Société des traversiers du Québec

Rapport d'activités 1999-2000

Québec

101-01333/

Société des traversiers du Québec

Rapport d'activités 1999-2000

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
la Société des traversiers du Québec

Siège social:
Société des traversiers du Québec
109, rue Dalhousie
Québec (Québec) G1K 9A1
Téléphone : (418) 643-2019
Télécopieur : (418) 643-7308
Courriel : stq@traversiers.gouv.qc.ca
Site Web : http//www.traversiers.gouv.qc.ca

La forme masculine utilisée dans cette publication désigne aussi bien les femmes que les hommes. Elle n'est utilisée que dans le but d'alléger la présentation du texte et d'en faciliter la compréhension.

Dépôt légal — Bibliothèque nationale du Québec, 2000
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN : 2-551-20357-0
© Gouvernement du Québec

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 2000.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre délégué aux Transports,

Jacques Baril

Québec, juillet 2000

Monsieur Jacques Baril
Ministre délégué aux Transports
Gouvernement du Québec
Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activités de l'entreprise pour l'exercice financier qui s'est terminé le 31 mars 2000.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président-directeur général par intérim,

Liguori Hinse, ing.

Québec, juillet 2000

Table des matières

Message du président-directeur général 9

Partie I — La Société des traversiers du Québec 11

- Présentation 11
- Conseil d'administration 11
  - ➢ Conseil d'administration 12
  - ➢ Code d'éthique des membres du conseil d'administration 12
- Direction 12
- Organigramme au 31 mars 2000 13
- Carte réseau 14
- Assurer des services de qualité 15
  - ➢ Service à la clientèle 15
  - ➢ Modification au système de réservations 16
  - ➢ Guichet automatique sur le *N.M. Camille-Marcoux* 16
  - ➢ Modifications d'horaires 17
  - ➢ Politique gouvernementale relative à l'emploi et à la qualité de la langue française 17
- Associer et soutenir son personnel, assurer la santé et la sécurité de ce dernier, et valoriser sa contribution à l'amélioration du rendement de la STQ
  - ➢ Ressources humaines 18
    - • Effectif 18
    - • Formation 18
    - • Santé et sécurité au travail 18
    - • Programme de reconnaissance 19
    - • Bourses d'études 19
    - • Bilan de l'application de la *Loi sur le tabac* 19
- Assurer la sécurité des usagers et la fiabilité des services de traversiers par le maintien en bon état des installations et de l'équipement, avec le souci du respect de l'environnement
  - ➢ Système de gestion de la sécurité 20
  - ➢ Exploitation 20
    - • Navires 20
    - • Traversées 21
    - • Infrastructures terrestres 22
- Contribuer à l'essor touristique et social des régions
  - ➢ Comités consultatifs 24
  - ➢ Partenariats 24
  - ➢ Publicité et communication 25

Table des matières

- Document corporatif 25
- Dépliants 25
- Site Internet 25
- Kiosque d'exposition 25
- Participation à des expositions 25
- Achalandage total 26

■ Gérer ses activités et ses ressources en favorisant l'esprit d'innovation, le partenariat et l'efficience

➢ Information de gouverne 27
➢ Indicateurs de gestion 27
➢ Plan stratégique et opérationnel 28
➢ Programme informatique de gestion des équipages 29
➢ Télécommunication (Internet et courrier électronique) 29
➢ Passage à l'an 2000 30
➢ Administration et finances 30
- Les finances 30
- Les dépenses 31
- Les revenus 32
- Pourcentage d'autofinancement 33
- Perte avant subvention aux opérations et service de la dette 33
- Participation gouvernementale recouvrable 33
- Avoir déficitaire 34

Partie II - Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration 35

Partie III - Revue statistique 38

■ Section I - Passagers transportés 38
■ Section II - Bicyclettes transportées 38
■ Section III - Véhicules transportés convertis en unités équivalentes automobiles (UEA) 39
■ Section IV - Les traversées en 1999-2000 42

Partie IV - États financiers 43

■ Rapport de la direction 43
■ Rapport du vérificateur 44
■ Résultats et déficit de l'exercice terminé le 31 mars 2000 45
■ Bilan au 31 mars 2000 46
■ Flux de trésorerie de l'exercice terminé le 31 mars 2000 47
■ Notes complémentaires 48

MESSAGE DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

L'exercice financier 1999-2000 de la Société des traversiers du Québec (STQ) présente, pour l'ensemble des traverses, des résultats records d'achalandage, qui attestent de l'intérêt de la population à utiliser ses services de traversiers. De plus, des résultats financiers très positifs soulignent la saine gestion de l'entreprise.

Cette année, les navires de la STQ ont transporté 5 631 404 passagers, 2 556 240 unités équivalentes automobiles (UEA) et 109 068 bicyclettes. Ces trois catégories établissent de nouveaux records dont la Société peut être fière.

Quant aux finances, une baisse des dépenses de 1 % de même qu'une hausse des revenus de 5,2 % témoignent des efforts que la Société maintient pour atteindre des objectifs de gestion et d'autofinancement toujours plus élevés.

D'ailleurs, afin d'accomplir sa mission avec toujours plus d'efficacité et d'efficience, la Société a élaboré des outils de gestion importants et novateurs : les indicateurs de gestion. Issue de données déjà compilées par la STQ et de nouveaux renseignements recueillis à l'interne et auprès de ses clients, cette série d'indicateurs de gestion est considérée comme stratégique et porteuse d'une information clé sur l'entreprise. Elle facilitera la prise de décisions au sein du conseil d'administration et du comité de direction.

Toujours dans l'optique d'assurer un meilleur service de traversiers aux populations desservies, la Société a rédigé un « Plan stratégique et opérationnel de la Société des traversiers du Québec ». Ce plan, des plus importants, comprend une évaluation des services, des installations et des navires que la STQ offre actuellement à la population. De plus, il présente des recommandations globales et spécifiques pour chacune des traverses réparties sur les dix prochaines années, ainsi qu'un volet financier se rapportant aux diverses recommandations.

Afin de mieux répondre aux besoins de ses clientèles, la Société a multiplié les discussions à l'occasion des réunions des comités consultatifs régionaux et a mené un sondage dans chacune des traverses. Ces démarches, qui s'inscrivent dans la volonté du gouvernement de se rapprocher du citoyen, permettent à la Société de recueillir de précieux renseignements.

Quant au bogue du millénaire, l'excellente préparation de chaque service à contrer les imprévus a permis un passage à l'an 2000 sans heurts.

La direction de la Société des traversiers du Québec est particulièrement fière des résultats de l'exercice financier qui vient de se terminer. J'associe l'ensemble du personnel à cette belle réussite qui nous incite à toujours faire mieux pour le client.

Le président-directeur général par intérim,

LIGUORI HINSE, ing.

Le Soleil

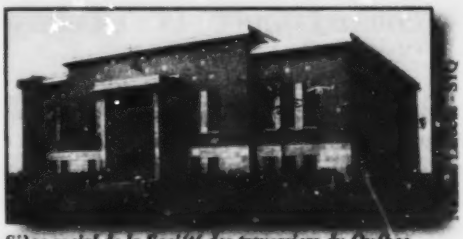
Feu d'artifice du 1er janvier 2000 à bord du N.M. Félix-Antoine-Savard

Partie I — LA SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC

■ PRÉSENTATION

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale, le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le ministre des Transports.

La mission de la Société des traversiers du Québec est d'assurer des services de traversiers sécuritaires et fiables permettant le transport des personnes, des véhicules et des marchandises, contribuant ainsi à l'essor social, économique et touristique du Québec.



Siège social de la Société des traversiers du Québec

Les valeurs véhiculées dans l'entreprise sont les suivantes :

- le respect des personnes;
- l'esprit de créativité;
- le souci de la qualité du service;
- le goût du partenariat.

Les cinq grandes orientations de la STQ sont:

- **assurer des services de qualité;**
- **associer et soutenir son personnel, assurer la santé et la sécurité de ce dernier, et valoriser sa contribution à l'amélioration du rendement de la STQ;**
- **assurer la sécurité des usagers et la fiabilité des services de traversiers par le maintien en bon état des installations et de l'équipement, avec le souci du respect de l'environnement;**
- **contribuer à l'essor touristique et social des régions;**
- **gérer ses activités et ses ressources en favorisant l'esprit d'innovation, le partenariat et l'efficience.**

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et de Lévis, la STQ s'est développée au cours des années et gère maintenant huit traverses dont trois avec la participation de l'entreprise privée.

■ CONSEIL D'ADMINISTRATION

Liguori Hinse
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Yvan Desgagnés
Homme d'affaires
Saint-Irénée

Nicole L. Bergeron
Directrice générale
Fondation Hôtel-Dieu de Sorel
Sorel

Louise Levasseur
Directrice générale
Société nationale des Québécois de la Côte-Nord
Baie-Comeau

Alain Poirier
Avocat
Centre communautaire juridique Bas-Saint-Laurent-Gaspésie
Matane

Le conseil d'administration de la STQ : M^me^ Nicole L. Bergeron, M. Yvan Desgagnés, vice-président, M. Liguori Hinse, président-directeur général, M^me^ Louise Levasseur, M. Alain Poirier

➢ CONSEIL D'ADMINISTRATION

Pendant l'exercice 1999-2000, le conseil d'administration a tenu quatre assemblées régulières et une assemblée spéciale. Dans sa volonté d'être présente dans les régions et d'établir des relations avec les partenaires du milieu, la STQ a tenu deux de ces assemblées en région, soit à l'île aux Coudres en juin et à Sorel en octobre.

➢ CODE D'ÉTHIQUE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le 11 décembre 1998, le conseil d'administration de la Société a adopté le « Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration », conformément à l'article 3.0.1 de la *Loi sur le ministère du Conseil exécutif* (L.R.Q., c. N-30). Ce code d'éthique et de déontologie est reproduit à la Partie II.

■ DIRECTION

Président-directeur général
Liguori Hinse

Vice-président à l'exploitation
Patrice St-Amant

Vice-président aux affaires juridiques et secrétaire
Jocelyn Fortier

Vice-présidente à l'administration et aux finances
Danielle Paradis

Directeur des ressources humaines
Jacques Bernier

Directeur des communications et du service à la clientèle
Jean Cantin

Le comité de direction s'est réuni toutes les deux semaines au cours du présent exercice financier. En alternance, les directeurs de chacune des traverses ont été invités à participer aux réunions. Les plans de travail élaborés par chacun des services en fonction d'objectifs à atteindre et d'échéanciers à respecter ont été suivis et mis à jour selon l'évolution de chacun des dossiers. Ce procédé améliore la coordination des projets et augmente l'efficacité de chaque service tout en créant une interrelation entre les traverses.

LE COMITÉ DE DIRECTION:

Denys Houde - MTQ
M. Liguori Hinse

Roch Théroux
M. Jacques Bernier

Roch Théroux
M. Patrice St-Amant

Roch Théroux
Mme Danielle Paradis

Roch Théroux
M. Jocelyn Fortier

Roch Théroux
M. Jean Cantin

LES DIRECTEURS DE TRAVERSE:

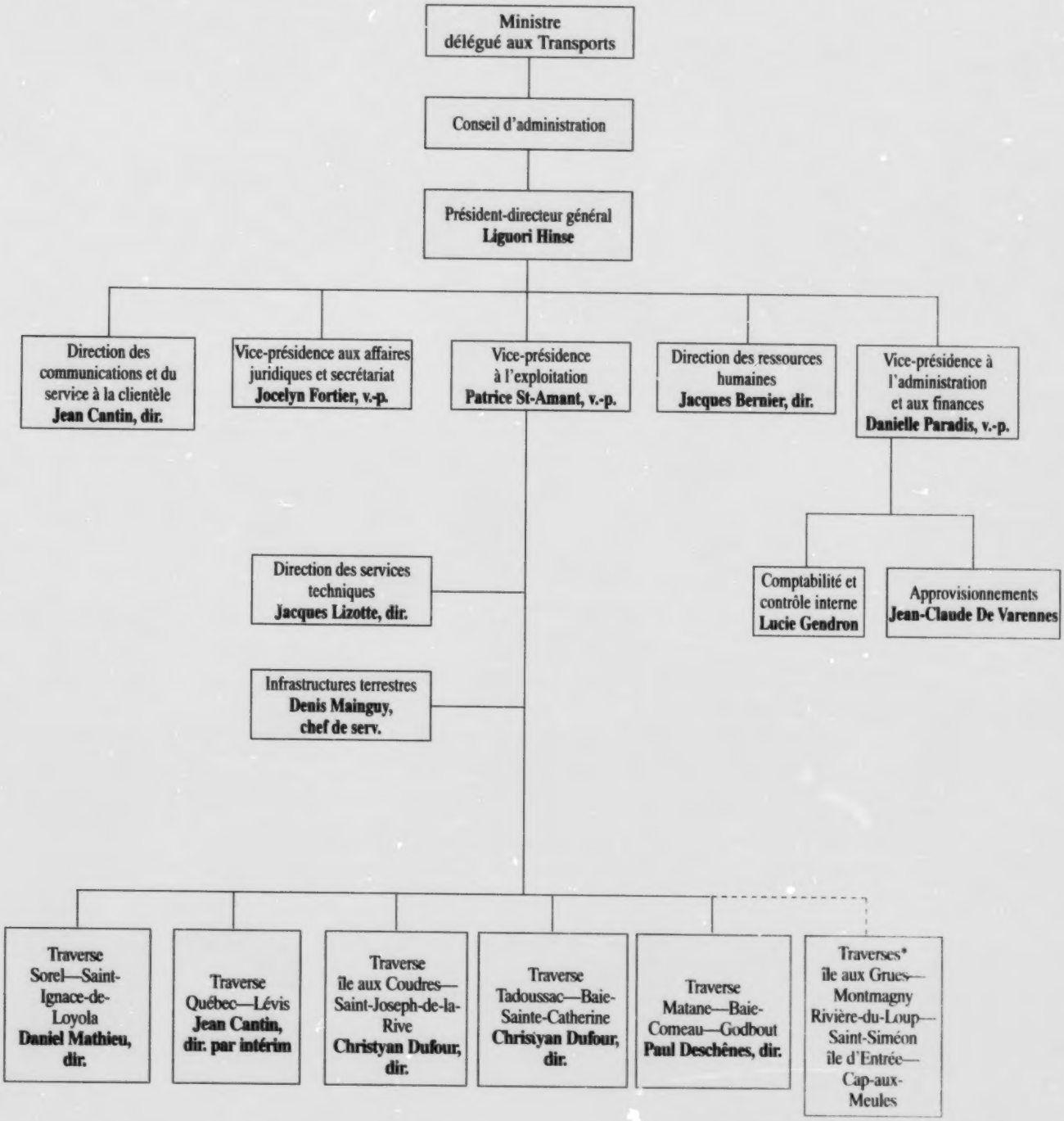
Michel Casavant
M. Daniel Mathieu, traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola

Roch Théroux
M. Jean Cantin, (par intérim) traverse Québec—Lévis

Larry Dallaire
M. Christyan Dufour, traverses île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive et Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

Richard Mercier
M. Paul Deschênes, traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout

■ ORGANIGRAMME AU 31 MARS 2000



* Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

CARTE RÉSEAU

La Société des traversiers du Québec exploite huit traverses

		Distance (km)	Durée
1	Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min
2	Québec—Lévis	1,0	10 min
3	Île aux Grues—Montmagny	7,8	30 min
4	Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min
5	Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	25,6	65 min
6	Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min
7	• Matane—Baie-Comeau	62,1	2 h 20 min
7	• Matane—Godbout	55,3	2 h 15 min
8	Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	14,0	55 min

■ ASSURER DES SERVICES DE QUALITÉ

➢ SERVICE À LA CLIENTÈLE

L'étude de marché des services de traversiers, menée à la fin d'août 1998 par l'Université du Québec à Montréal (UQAM), a permis à la STQ de recueillir des données pour mieux connaître ses clients et d'obtenir leur évaluation concernant les services qu'elle offre.

Après une analyse approfondie des données issues de cette étude, la STQ a décidé de doter le service à la clientèle de ses propres indicateurs de gestion afin de bien suivre leur évolution. Les indicateurs apporteront une information de premier plan sur la satisfaction des clients en ce qui concerne les cinq catégories suivantes:

- les services de traversiers
- les gares
- les navires
- le personnel
- la satisfaction du client en général en ce qui a trait aux services de la STQ

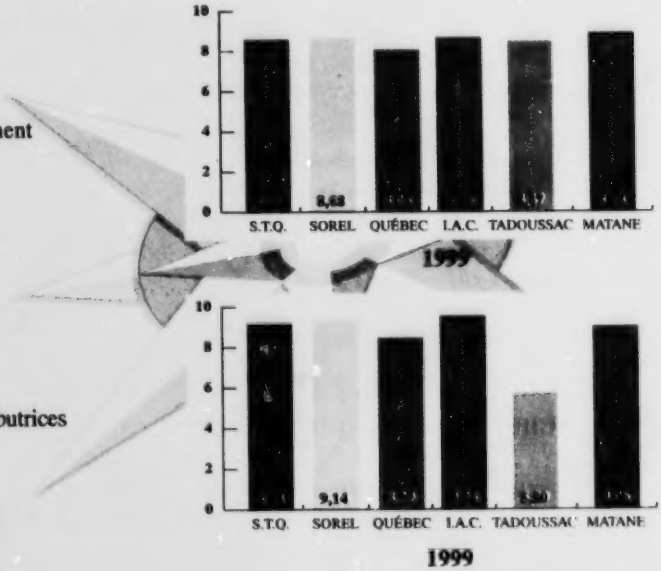
Tous les ans, un sondage sera donc fait auprès de 200 clients à chaque traverse. Les personnes qui auront à répondre au questionnaire seront choisies au hasard et à toute heure du jour. Cet échantillonnage devra rester proportionnel aux variables mode de transport et sexe. Il sera ainsi représentatif et conforme au profil-client de chacune des traverses défini par l'étude de l'UQAM.

Pour chacune des catégories, divers points seront mesurés sur une échelle de 1 à 10. D'une année à l'autre, ces indicateurs permettront donc de garder le pouls de la clientèle et aideront les gestionnaires à suivre de près la qualité des services offerts. Éventuellement, ils permettront d'adapter certains services de la STQ aux attentes des clients. Les commentaires personnels des clients seront également notés et offriront des pistes d'amélioration.

Dans chaque catégorie, les éléments mesurés et le diagnostic de la situation actuelle sont les suivants :

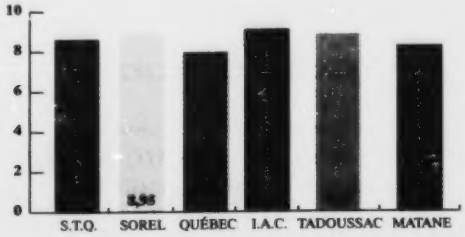
- **LES SERVICES DE TRAVERSIERS:**
  - la signalisation routière
  - l'information en général
  - la durée de la file d'attente
  - le contrôle sur les aires de stationnement
  - les directives d'embarquement
  - le respect des horaires
  - la fréquence des départs

- **LES GARES:**
  - le fonctionnement de la billetterie
  - la propreté des lieux
  - la propreté des sanitaires
  - le fonctionnement des machines distributrices



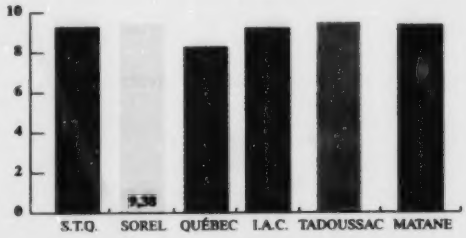
■ ASSURER DES SERVICES DE QUALITÉ

- **LES NAVIRES:**
  - le confort
  - la propreté du traversier en général
  - la propreté des sanitaires
  - le fonctionnement des machines distributrices
  - le fonctionnement de la billetterie à bord (Matane)



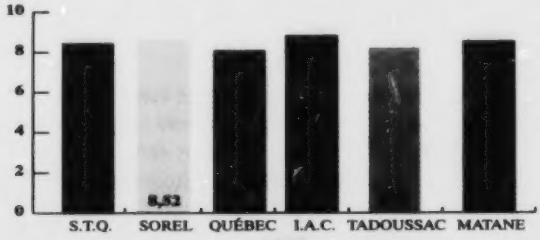
1999

- **LE PERSONNEL:**
  - l'accueil du personnel à terre
  - la courtoisie du personnel à terre
  - l'accueil du personnel à bord
  - la courtoisie du personnel à bord



1999

- **SATISFACTION DU CLIENT EN GÉNÉRAL**



1999

Ces indicateurs offriront donc, au fil des ans, des renseignements permettant de mieux comprendre l'importance et les besoins réels liés aux différents services de traversiers.

➢ MODIFICATION AU SYSTÈME DE RÉSERVATIONS

Dans le but d'assurer un meilleur service à la clientèle à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, la STQ a cherché un moyen de diminuer le taux de non-présentation pour les véhicules réservés. Atteignant souvent 20 %, ce taux était beaucoup trop élevé. La Société a donc mis en place un système de réservation garantie par carte de crédit. En cas de non-présentation, des frais de 20 $ pour une auto et de 30 $ pour un camion sont facturés sur la carte de crédit. Cette mesure a permis de réduire le taux de non-présentation à 6 %. Un plus grand nombre de clients peuvent désormais obtenir une réservation. Parallèlement à l'instauration de cette mesure, la Société permet au client qui a une réservation de se présenter moins longtemps d'avance sur le quai, soit 30 minutes au lieu d'une heure pour les automobilistes.

➢ GUICHET AUTOMATIQUE SUR LE *N.M. CAMILLE-MARCOUX*

Au printemps 1999, la Société a mis en œuvre un projet-pilote de guichet automatique à bord du *N.M. Camille-Marcoux*. Ce projet répond aux besoins des clients qui désirent se procurer des biens et services offerts à bord pendant la traversée. L'expérience s'avère concluante.

■ ASSURER DES SERVICES DE QUALITÉ

➢ MODIFICATIONS D'HORAIRES

De plus en plus sollicitée, la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, continuation de la route 138, a nécessité quelques changements à l'horaire journalier des deux navires. Pour répondre à cette demande accrue, l'horaire de nuit est passé d'un service aux 60 minutes, entre minuit et 6 h, à un service aux 40 minutes ajoutant ainsi six traversées additionnelles. L'horaire d'hiver a également été modifié en allongeant la période d'utilisation du deuxième navire durant les jours de la semaine.

À la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, la demande en transport de camions de billots de bois de la Côte-Nord à la rive sud a aussi exigé des départs supplémentaires dans la soirée pour les mois d'avril et de mai et pour les mois de septembre à décembre.

À la traverse île aux Grues—Montmagny, la saison de navigation a été prolongée jusqu'au 19 décembre en raison de la température plus clémente. Le service est normalement interrompu vers la fin de novembre à cause des glaces.

➢ POLITIQUE GOUVERNEMENTALE RELATIVE À L'EMPLOI ET À LA QUALITÉ DE LA LANGUE FRANÇAISE

La Société a reçu un avis d'approbation de l'Office de la langue française relativement au nouveau projet de politique linguistique qu'elle lui avait transmis en 1998. La version finale de la nouvelle politique linguistique de la Société sera soumise à l'approbation du conseil d'administration au cours de l'exercice 2000-2001.

Michel Casavant

Le capitaine Paul-Gérard Guertin dans la timonerie du N.M. Catherine-Legardeur

■ ASSOCIER ET SOUTENIR SON PERSONNEL, ASSURER LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DE CE DERNIER, ET VALORISER SA CONTRIBUTION À L'AMÉLIORATION DU RENDEMENT DE LA STQ

➢ RESSOURCES HUMAINES

• EFFECTIF

Durant l'exercice 1999-2000, l'effectif total de la Société est demeuré relativement stable, passant de 380 à 385 employés pour une masse salariale atteignant 18,9 millions de dollars.

Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	55
Québec—Lévis	97
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	39
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	64
Matane—Baie-Comeau—Godbout	90
Atelier 85	10
Siège social	30
Total	**385**

• FORMATION

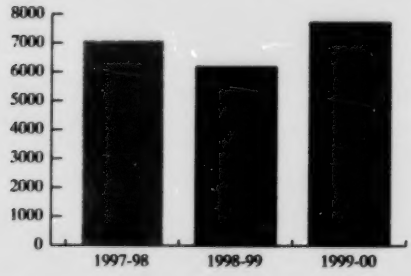
La formation du personnel demeure une valeur primordiale à la STQ. Au cours du dernier exercice, 1,6 % de la masse salariale, soit plus de 300 000 $, a été alloué à la réalisation du plan de développement des ressources humaines.

Les activités de formation totalisent plus de 7 700 heures, soit une moyenne de 20 heures de formation par employé.

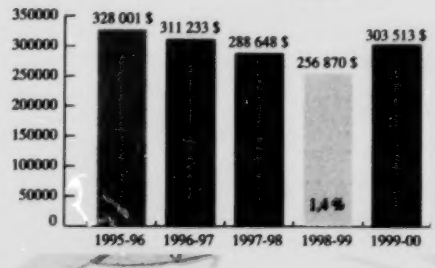
Les programmes de formation ont principalement porté sur l'acquisition de connaissances dans les domaines du secourisme en milieu de travail, des mesures d'urgence en mer, du transport des marchandises dangereuses et de l'informatique.

L'entraînement à la tâche et la formation pratique du nouveau personnel représentent environ 25 % des activités de formation réalisées.

HEURES DE FORMATION RÉALISÉES



SOMMES CONSACRÉES À LA FORMATION ET POURCENTAGE DE LA MASSE SALARIALE



• SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

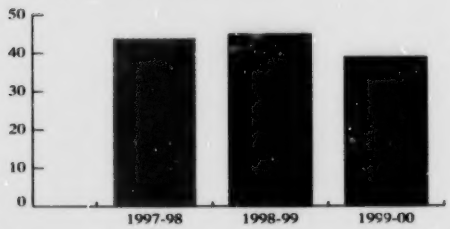
Pendant l'exercice 1999-2000, la Société a connu une baisse du nombre d'accidents de travail avec perte de temps, le taux de fréquence passant de 45 à 39. Cependant, le nombre de jours perdus par suite d'accidents a subi une augmentation de 12,8 % par rapport au précédent exercice, le taux de gravité se chiffrant à 812.

Soulignons les résultats obtenus aux traverses Québec—Lévis et Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. La tendance à la baisse constatée en 1998-1999 s'est poursuivie et la fréquence des accidents a chuté de près de 40 %.

■ ASSOCIER ET SOUTENIR SON PERSONNEL, ASSURER LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DE CE DERNIER, ET VALORISER SA CONTRIBUTION À L'AMÉLIORATION DU RENDEMENT DE LA STQ

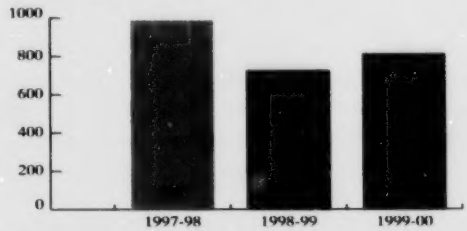
La STQ peut maintenir ses objectifs grâce à l'engagement des membres des comités paritaires de santé et sécurité et aux efforts de son personnel dans la prévention des accidents.

TAUX DE FRÉQUENCE*



*** Le taux de fréquence mesure le nombre d'accidents de travail qui surviennent par million d'heures travaillées**

TAUX DE GRAVITÉ*



*** Le taux de gravité mesure le nombre moyen de jours perdus par suite d'accidents de travail par million d'heures travaillées**

• PROGRAMME DE RECONNAISSANCE

Conformément à sa politique de reconnaissance, la Société, au cours du présent exercice, a souligné la contribution exceptionnelle de trois de ses employés. Madame Lise Jobidon, réceptionniste au siège social, ainsi que monsieur Gervais Chouinard, répartiteur à la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout, ont été reconnus pour l'excellence de leur service à la clientèle et le capitaine Jean-Guy Langlois, de la traverse Québec—Lévis, pour avoir créé et implanté un logiciel utilisé pour la gestion des équipes de travail à bord des navires.

• BOURSES D'ÉTUDES

Depuis 1990, la Société remet des bourses d'études à des étudiants de l'Institut maritime du Québec à Rimouski qui se sont distingués par leurs résultats scolaires.

Quatre bourses de 500 $ chacune ont été remises cette année à des étudiants de deuxième année des programmes de navigation, de mécanique de marine, d'architecture navale et de logistique du transport.

• BILAN DE L'APPLICATION DE LA *LOI SUR LE TABAC*

Depuis le 31 mai 1998, conformément à la politique de protection des non-fumeurs adoptée le 18 décembre 1997 par le conseil d'administration de la Société, l'usage du tabac est interdit dans tous les établissements et sur les navires de la Société afin d'assurer une meilleure qualité de l'air, protégeant ainsi la santé du personnel et des clients.

La Société étant à l'avant-garde de la réglementation sur la protection des non-fumeurs depuis cette date, ses clients et employés ont peu souffert de l'entrée en vigueur de la *Loi sur le tabac*. Cependant, le personnel de la Société en contact direct avec le client doit continuer à faire preuve de doigté avec les fumeurs récalcitrants qui, fort heureusement, sont en nombre décroissant.

Désirant encourager ses employés qui s'engagent dans l'abandon du tabac, la Société a remboursé des frais occasionnés par cette démarche à sept d'entre eux.

■ ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET LA FIABILITÉ DES SERVICES DE TRAVERSIERS PAR LE MAINTIEN EN BON ÉTAT DES INSTALLATIONS ET DE L'ÉQUIPEMENT, AVEC LE SOUCI DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

➢ SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Lors d'une conférence spéciale tenue en mai 1994, l'Organisation maritime internationale (OMI/IMO) a ajouté trois nouveaux chapitres à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS). Le Canada compte parmi les 134 pays signataires de cette convention. La Société, quant à elle, s'intéresse plus particulièrement au chapitre IX relatif à la gestion de la sécurité pour l'exploitation des navires (code ISM).

Nathalie Laroche - STQ

Exercice de combat d'incendie d'un véhicule automobile au Centre de formation d'urgence en mer de Saint-Romuald

Le code ISM, en vigueur depuis 1998, ne s'applique actuellement qu'aux navires faisant des voyages internationaux. Cependant, l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT) a recommandé à ses membres d'appliquer ce code sur une base volontaire. Pour cette raison et pour donner une valeur ajoutée aux services qu'elle offre à ses clients, la Société a décidé d'emboîter le pas et de suivre les recommandations du code, soit la mise en application d'un système de gestion de la sécurité.

Le programme instauré par la STQ prévoit que l'ensemble de ses navires et traverses sera dûment accrédité à la fin de 2002.

➢ EXPLOITATION

• NAVIRES

Onze navires composent la flotte de la Société des traversiers du Québec, sans compter le *N.M. Trois-Rivières*, inactif depuis deux ans, qui a été mis en vente en février 2000.

Les deux navires de relève, le *N.M. Radisson* et le *N.M. Félix-Antoine-Savard* ont été utilisés de façon régulière. Le *N.M. Radisson* a remplacé les navires aux traverses Québec—Lévis et île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive en plus de servir de deuxième navire durant l'été à l'île aux Coudres. Le *N.M. Félix-Antoine-Savard* a pris la relève aux traverses Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et Matane—Baie-Comeau—Godbout en plus de servir également de deuxième navire à Matane durant l'été 1999.

La flotte est en excellente condition d'opération en dépit des efforts exigés par la fréquence des manœuvres dans toutes les conditions de température et de mer, été comme hiver. Avec plus de 100 000 traversées effectuées, la flotte de la STQ est très sollicitée et réclame un entretien préventif constant afin de contrer l'usure rapide des équipements. Ainsi, grâce à un plan de maintenance bien structuré et à un suivi rigoureux par les mécaniciens de la STQ, la longévité des traversiers est assurée.

Une étape importante dans le programme de maintenance d'un navire est le carénage en cale sèche de même que la révision complète des équipements immergés comme le gouvernail, les hélices, le propulseur latéral et les caisses de succion. Ces travaux se font à tous les quatre ou cinq ans.

■ ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET LA FIABILITÉ DES SERVICES DE TRAVERSIERS PAR LE MAINTIEN EN BON ÉTAT DES INSTALLATIONS ET DE L'ÉQUIPEMENT, AVEC LE SOUCI DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

En mai 1999, le *N.M. Camille-Marcoux,* en service entre Matane, Baie-Comeau et Godbout, est allé en cale sèche. La coque et les systèmes submergés n'avaient pas été examinés depuis quatre ans. De plus, une vérification complète de l'épaisseur des tôles de la coque a été réalisée. Cette mesure est obligatoire dès qu'un navire atteint 25 ans. Malgré les nombreuses heures à naviguer dans la glace, le pourcentage d'amincissement des tôles était plus que satisfaisant. Le bon entretien des réservoirs de même que l'utilisation de peinture à base d'époxy sur la coque ont donné d'excellents résultats.

Lors de l'allongement du *N.M. Armand-Imbeau* en 1996, de nouveaux arbres porte-hélices munis de manchons en acier inoxydable recouverts d'une couche de matériel antifriction, le boron, avaient été installés. Or, il s'est avéré que cet antifriction ne convenait pas et se détériorait. En avril 1999, le navire a donc visité la cale sèche pour faire remplacer les manchons des coussinets des arbres porte-hélices.

En juin 1999, le *N.M. Félix-Antoine-Savard* a été mis en cale sèche pour que l'on remplace l'arbre porte-hélice et les pales de l'hélice bâbord. En effet, au printemps 1998, ce navire utilisé à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine avait touché un pic rocheux. Les pales d'hélice avaient été endommagées et l'arbre, légèrement gauchi. Une réparation temporaire avait été effectuée en attendant de recevoir toutes les pièces nécessaires.

Au cours de l'hiver 2000, le *N.M. Grue-des-Îles,* qui fait la navette entre Montmagny et l'île aux Grues, a bénéficié en cale sèche d'une inspection régulière de sa coque et des équipements immergés. Durant cette période, un propulseur d'étrave a été installé. Cet équipement sera une aide précieuse pour faciliter les manœuvres au quai de Montmagny où l'espace de navigation est particulièrement restreint.

N.M. Grue-des-Îles en cale sèche

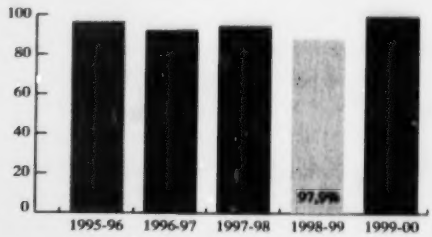
Chaque année, la STQ investit d'importants montants d'argent dans la réparation et l'amélioration de ses navires. Rien n'est ménagé afin d'assurer au public des services de traversiers fiables et sécuritaires. Des équipements en bonne condition contribuent à maintenir un environnement sain. Des moteurs bien entretenus et parfaitement mis au point assurent une combustion complète beaucoup moins dommageable pour l'atmosphère. Le parfait contrôle des hydrocarbures et des huiles lubrifiantes contribue surtout à la conservation de la propreté des eaux navigables.

• TRAVERSÉES

Le meilleur indicateur de la fiabilité des services est la compilation des traversées réussies par rapport à celles qui avaient été prévues pour toute l'année. Réussir 99,2 % des traversées rend fier tout le personnel qui contribue à cet excellent résultat pour une entreprise de transport public. Le client peut donc se fier aux services de traversiers et accroître ses déplacements privés, commerciaux ou industriels vers la rive opposée.

■ ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET LA FIABILITÉ DES SERVICES DE TRAVERSIERS PAR LE MAINTIEN EN BON ÉTAT DES INSTALLATIONS ET DE L'ÉQUIPEMENT, AVEC LE SOUCI DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

POURCENTAGE DE RÉUSSITE DES TRAVERSÉES PRÉVUES



Roch Theroux

N.M. Jos-Deschênes à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

- **INFRASTRUCTURES TERRESTRES**

Transfert des quais fédéraux

Pendant le mois de juin 2000, le gouvernement fédéral prévoit céder au ministère des Transports du Québec dix quais où la Société y exploite des services de traversiers. La gestion de ces quais sera confiée à la Société. Il s'agit

- du quai numéro 2 de Sorel;
- des quais et débarcadères de Saint-Ignace-de-Loyola;
- des quais et débarcadères de Montmagny et de l'île aux Grues;
- des quais et débarcadères de Saint-Joseph-de-la-Rive et de l'île aux Coudres;
- des quais et débarcadères de Rivière-du-Loup et de Saint-Siméon;
- du quai et du débarcadère de Baie-Comeau;
- de la jetée de protection de Matane.

En plus de se voir confier ces infrastructures, la STQ devra également effectuer le dragage aux quais de l'île aux Coudres, de l'île aux Grues et de Rivière-du-Loup. Durant le prochain exercice financier, la Société procédera à la réorganisation du service des infrastructures terrestres et recevra toute la documentation nécessaire du gouvernement fédéral.

Gares de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine

La Société a procédé à la construction de bureaux administratifs et d'une salle d'attente à Tadoussac et d'une gare à Baie-Sainte-Catherine. Les anciens bâtiments étaient désuets et en mauvais état. Le coût des travaux s'élève à 760 000 $.

Denis Mungeby - STQ

La gare de Tadoussac

Yves Dubois

La gare de Baie-Sainte-Catherine

■ ASSURER LA SÉCURITÉ DES USAGERS ET LA FIABILITÉ DES SERVICES DE TRAVERSIERS PAR LE MAINTIEN EN BON ÉTAT DES INSTALLATIONS ET DE L'ÉQUIPEMENT, AVEC LE SOUCI DU RESPECT DE L'ENVIRONNEMENT

Quai de Godbout

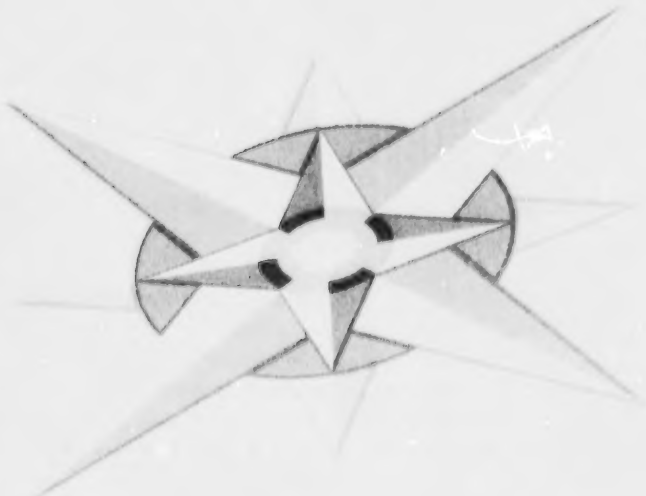
Les réparations au quai de Godbout se sont poursuivies à l'été et à l'automne 1999. Les périodes permises pour les travaux sont passablement réduites à cause de contraintes environnementales et climatiques particulières. La fin des travaux est prévue pour l'automne 2000.

Quai de Tadoussac

La Société prépare un projet pour la construction du prolongement du quai de Tadoussac. Les travaux devraient être réalisés à l'été 2000 quand la STQ recevra les autorisations environnementales nécessaires.

Dragage à Baie-Sainte-Catherine

Des travaux de dragage sont nécessaires au quai de Baie-Sainte-Catherine. En effet, lors de marées très basses les navires risquent d'endommager leurs hélices sur les rochers près du quai. Diverses évaluations ont eu lieu afin de trouver la meilleure méthode pour creuser le roc sous-marin tout en respectant l'environnement, le budget disponible et, bien sûr, le maintien du service de traversier pendant la durée des travaux. Des contraintes de diverses natures ont reporté ce projet de dragage au printemps 2000.



■ CONTRIBUER À L'ESSOR TOURISTIQUE ET SOCIAL DES RÉGIONS

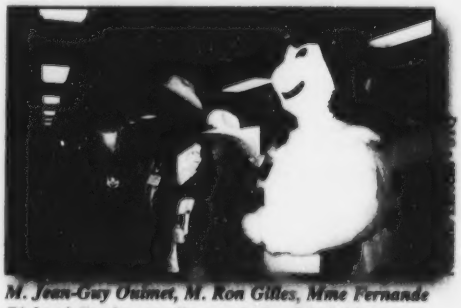
➢ COMITÉS CONSULTATIFS

Au cours du présent exercice financier, la Société a poursuivi la mise en place de son programme de formation de comités consultatifs régionaux en constituant le comité consultatif régional de la traverse Matane—Baie-Comeau—Godbout. Ce comité regroupe des représentants socio-économiques tant de Matane que de Baie-Comeau, de Godbout, de Port-Cartier et de Sept-Îles.

Cette année, chacun des comités consultatifs régionaux de Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola, île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive, Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine et Matane—Baie-Comeau—Godbout a tenu deux réunions. Ces réunions ont permis aux participants d'échanger avec les représentants de la Société sur divers sujets tels que la qualité du service, les horaires, les modifications tarifaires (s'il y a lieu), les améliorations de service et le *Plan stratégique et opérationnel de la Société des traversiers du Québec.*

➢ PARTENARIATS

Les traverses participent activement aux événements de leur région. Les ajouts de traversées, les commandites, le pavoisement des navires et l'animation à bord ont lieu dans plusieurs traverses pour des événements tels : le Festival de la gibelotte de Sorel, le Grand tour cycliste, le Festival d'été de Québec, les Fêtes de la Nouvelle-France, le Marathon des deux rives, la Traversée salut la parenté du Festival de la crevette de Matane, le Brunch du Comité régional des usagers du transport en commun, le Carnaval de Québec et le Rallye de Charlevoix.



M. Jean-Guy Ouimet, M. Ron Gilles, Mme Fernande Richard, Bonhomme Carnaval à bord du N.M. Lomer-Gouin lors de la course en canot

Cette année, pour célébrer de façon unique l'arrivée de l'an 2000 dans la Capitale Nationale, le Secrétariat des fêtes du millénaire a installé sur le *N.M. Félix-Antoine-Savard* des centaines de pièces pyrotechniques. Sous les regards émerveillés de milliers de spectateurs, ces pièces ont éclaté au milieu du fleuve, en un magnifique feu d'artifice semblant jaillir des glaces.

Divers événements médiatisés se tiennent également à bord des navires. La traverse Québec—Lévis, située dans un milieu culturellement et socialement dynamique, accueille quelques fois par année des conférences de presse à bord des navires.

Les améliorations aux services et aux installations donnent lieu à des célébrations où sont invités les représentants des milieux politique, social, économique et culturel des régions desservies par les traverses. En juin, le ministre délégué aux Transports, monsieur Jacques Baril, a visité les installations et les navires des traverses Matane—Baie-Comeau—Godbout et Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Il a également inauguré la gare de Baie-Comeau construite durant l'exercice financier précédent et annoncé la construction des gares de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine. La construction de ces gares a été complétée à l'hiver 2000.

Roch Théroux

Le capitaine Paul-Henri Harvey et le ministre délégué aux Transports, M. Jacques Baril à bord du N.M. Camille-Marcoux

■ CONTRIBUER À L'ESSOR TOURISTIQUE ET SOCIAL DES RÉGIONS

Tous ces événements donnent une visibilité médiatique positive aux divers services de traversiers où ils se déroulent.

➢ PUBLICITÉ ET COMMUNICATION

• DOCUMENT CORPORATIF

Un nouveau document corporatif a été préparé afin de présenter la Société à divers intervenants. Ce document, sous forme de fiches d'information, décrit la mission de la STQ, le réseau des traverses, la structure de l'entreprise, le conseil d'administration, le comité de direction et donne un bref historique de la Société. D'autres fiches mettent en valeur le personnel de la STQ, sa flotte de navires et ses ressources financières. On y trouve également une évaluation de la satisfaction de la clientèle. De plus, chacune des traverses est décrite sur une fiche illustrée.

Ce document sera mis à jour annuellement et on peut se le procurer sur demande seulement.

• DÉPLIANTS

Le principal outil d'information sur les services de la Société est le dépliant. Publié individuellement pour chacune des traverses, le dépliant renseigne sur les horaires, les navires en service, la durée des traversées et, s'il y a lieu, sur les tarifs. Un horaire synthèse présentant l'information de chaque traverse est également publié.

• SITE INTERNET

Le site Internet de la Société a reçu des milliers de visiteurs venus consulter les horaires et les tarifs ou regarder les photos des navires de chacune des traverses. Des centaines de demandes d'information ont été reçues et répondues par courriel, faisant de ce médium un outil de communication très efficace.

• KIOSQUE D'EXPOSITION

La Société a renouvelé la présentation graphique de son kiosque d'exposition afin qu'il soit prêt pour les expositions du printemps 2000. Avec un visuel des plus attrayants, ce kiosque reflète bien l'excellence, la fiabilité et l'importance des services de traversiers exploités par la STQ.

Kiosque d'exposition de la Société des traversiers du Québec

• PARTICIPATION À DES EXPOSITIONS

La Société des traversiers du Québec participe depuis plusieurs années à divers salons de tourisme et de services afin de faire la promotion de ses traverses. Au printemps, la STQ a été présente au Salon Vacances-Loisirs de Montréal et à celui de Québec. À l'automne, elle a participé au Salon Info-services du gouvernement du Québec qui s'est tenu à Rimouski de même qu'au salon Bienvenue Québec qui rassemble les organisateurs de voyages de groupe. Occasions privilégiées de renseigner le public et de répondre à ses interrogations, ces salons stimulent l'intérêt des vacanciers pour les services de traversiers de la STQ.

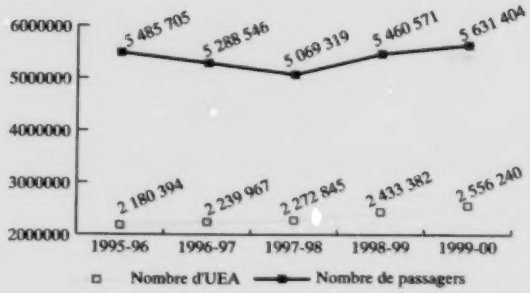
■ CONTRIBUER À L'ESSOR TOURISTIQUE ET SOCIAL DES RÉGIONS

• ACHALANDAGE TOTAL

L'achalandage total de l'année 1999-2000 bat tous les records établis. En effet, l'année 1998-1999 établissait un record pour ce qui est du transport de véhicules. Cette année, il est dépassé et la catégorie passagers atteint à son tour des chiffres inégalés :

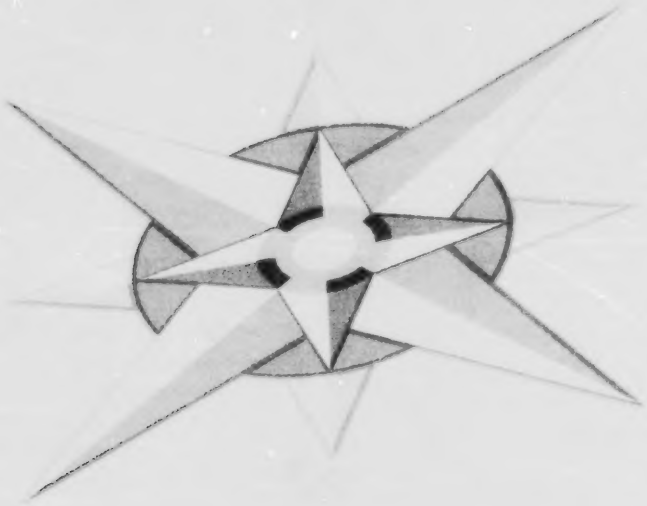
- 5 631 404 passagers transportés, en hausse de 3,1 % par rapport à l'année précédente;
- 2 556 240 UEA transportés, en hausse de 5,0 % par rapport à l'année précédente.

UNITÉS TRANSPORTÉES



Fait inusité pour la Société, les mois d'été, normalement très achalandés, ont connu des baisses, à l'exception de la traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola. Par contre, les autres mois ont connu des augmentations notables témoignant de la vigueur de l'économie.

La traverse Québec—Lévis connaît un achalandage croissant de bicyclettes : 78 505 cyclistes ont emprunté ses traversiers pour une augmentation de 28,7 %. La popularité de ce sport et l'aménagement de pistes cyclables contribuent à ces résultats. Soulignons ici que les bicyclettes ne sont pas incluses dans le décompte des véhicules.



■ GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

➢ INFORMATION DE GOUVERNE

Soucieuse de bien renseigner son conseil d'administration pour faciliter ses prises de décisions, la direction de la Société a fait le bilan de l'information dont elle dispose en matière de gouverne.

La direction s'est engagée à fournir une information rattachée aux trois axes de sa mission et couvrant les douze dimensions de l'efficacité suggérée par la Fondation canadienne de la vérification intégrée (FCVI). Chaque dimension se traduit par une question fondamentale :

Orientation de la gestion:	la direction assure-t-elle la cohésion au sein de l'organisation dans la poursuite des objectifs ?
Pertinence:	les services sont-ils toujours voulus par le public ?
À-propos:	le niveau d'efforts déployés est-il logique compte tenu des objectifs à atteindre ?
Réalisation des résultats escomptés:	les résultats anticipés sont-ils atteints ?
Degré de satisfaction:	les besoins de la clientèle sont-ils comblés ?
Effets secondaires:	les services offerts occasionnent-ils des effets secondaires positifs ou négatifs ?
Coûts et productivité:	les coûts à l'unité sont-ils proportionnels et sensés ?
Capacité d'adaptation:	l'organisation s'adapte-t-elle aux changements dans les marchés, la concurrence, la technologie ?
Résultats financiers:	l'organisation planifie-t-elle correctement les choses et au meilleur coût ?
Environnement de travail:	l'organisation fournit-elle un milieu de travail convenable à son personnel ?
Protection de l'actif:	les ressources humaines, financières, physiques et informationnelles sont-elles protégées contre tout risque ?
Contrôle et communication des résultats:	y a-t-il un processus de gestion et des indicateurs permettant de mesurer, de contrôler et de rendre compte de la performance ?

Pour chacune de ces dimensions, la direction de la Société a vérifié si elle fournissait l'information adéquate au conseil d'administration et comment la qualité de cette information pourrait être améliorée. Un processus de gestion ainsi que des indicateurs couvrant huit des douze dimensions permettront de faire un suivi auprès du conseil d'administration.

➢ INDICATEURS DE GESTION

Un deuxième cahier d'indicateurs de gestion a été présenté avec la fin de l'année financière 1999-2000. En plus de créer une mémoire organisationnelle mieux structurée et plus objective sur la performance, ces indicateurs présentés sous forme de tableaux de bord visent l'amélioration collective en remplissant des fonctions de

- constat d'alerte;
- déclencheur d'enquête et guide d'analyse;
- reddition de comptes;
- partage d'information horizontal entre les unités fonctionnelles;
- contribution à la formulation d'objectifs.

GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

Les indicateurs de gestion retenus sont énumérés en les rattachant à la dimension de l'efficacité qu'ils permettent de mesurer.

Dimension	Indicateurs
Pertinence:	le nombre d'unités transportées le nombre d'employés convertis en équivalents temps complet par région
À-propos:	le nombre de passagers par traversée le nombre d'unités équivalentes automobiles (UEA) par traversée le taux d'occupation
Réalisation des résultats escomptés:	le pourcentage de réussite des traversées prévues le nombre d'annulations selon les causes
Degré de satisfaction:	le niveau de satisfaction de la clientèle
Effets secondaires:	le nombre d'incidents survenus le coût des réclamations
Coûts et productivité:	le coût de transport par unité transportée le coût de revient excluant le service de la dette par traversée
Résultats financiers :	la perte avant subvention aux opérations et service de la dette le pourcentage d'autofinancement l'écart entre les coûts réels et le budget
Environnement de travail :	le taux d'absentéisme le nombre de griefs les heures de formation dispensées à l'ensemble du personnel le pourcentage du montant alloué à la formation par rapport aux salaires le nombre d'accidents de travail le taux de fréquence des accidents de travail le nombre de jours perdus à la suite d'accidents de travail le taux de gravité des accidents de travail les montants imputés au dossier de CSST

La mise en place, au cours des deux dernières années, de ce système de mesure approprié, démontre que la Société a déjà amorcé le virage du nouveau cadre de gestion axé sur les résultats préconisé par le gouvernement du Québec. Ces indicateurs, validés par les gestionnaires, permettront de rendre compte publiquement de la performance de la STQ sur la base d'objectifs partagés et de résultats connus et tangibles.

➢ PLAN STRATÉGIQUE ET OPÉRATIONNEL *

Pendant le présent exercice, la Société des traversiers du Québec a élaboré son plan stratégique et opérationnel (PSO). Ce plan a pour objectif de permettre à la Société de s'ajuster aux fluctuations d'achalandage de sa clientèle pour mieux la servir. Le PSO permet également de planifier l'utilisation et le renouvellement des infrastructures terrestres et navales de la STQ. Enfin, il prévoit les investissements et le financement nécessaires à son développement.

La STQ a eu recours à des experts externes et à divers spécialistes à l'interne pour former une équipe multidisciplinaire qui a eu pour mandat d'élaborer le PSO.

Pour atteindre ses objectifs, l'équipe a conçu un plan en trois volets :

Volet I — Définition des niveaux de service qui tient compte des services actuels et des besoins futurs

■ GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

Volet II — Plan d'utilisation, de maintien et de renouvellement de la flotte et des terminaux
Volet III — Plan d'investissement et de financement approprié

Des recommandations globales ont été émises pour chacun de ces volets et des recommandations plus spécifiques ont été suggérées pour chaque traverse.

Au premier volet, les huit traverses de la STQ ont vu leurs caractéristiques décrites en détail. De plus, une évaluation de leurs différentes forces et faiblesses a été réalisée. Les experts ont également procédé à une prévision de la demande jusqu'en 2010 pour chaque service de traversier. Ils ont fait ressortir les principaux enjeux relatifs à ces traverses et ont proposé des axes de recommandations à court, moyen et long termes.

Le deuxième volet présente l'évaluation de l'état actuel des navires et des infrastructures terrestres. Quant aux navires, plusieurs facettes ont été vérifiées : la manœuvrabilité, la charge utile, la condition physique (mécanique et structurelle), les aménagements pour passagers et la compatibilité des navires avec les terminaux. Pour ce qui est des infrastructures terrestres, le PSO évalue la signalisation routière vers et à partir de ces infrastructures, vérifie l'état des gares et leur aménagement, les quais, les passerelles et rampes d'embarquement pour piétons, et les embarcadères pour les véhicules.

Le troisième et dernier volet traite des aspects financiers reliés aux recommandations des deux volets précédents. Les propositions d'amélioration de service et de renouvellement de la flotte font l'objet d'une analyse des revenus et dépenses. Différents scénarios sont examinés pour faire face à la demande future pour les services de traversiers de la STQ.

---

* Le *Plan stratégique et opérationnel de la Société des traversiers du Québec* paraît intégralement dans la section publications du site Web de la STQ à l'adresse: www.traversiers.gouv.qc.ca

➢ PROGRAMME INFORMATIQUE DE GESTION DES ÉQUIPAGES

Un programme informatique de gestion des équipages a été créé et mis en place par un capitaine à la traverse Québec—Lévis. Ce programme est utilisé à titre expérimental à bord des navires de cette traverse. Il permet de vérifier quels employés sont en service, de connaître leurs remplaçants et la raison des absences. Depuis l'été 1999, ce programme a d'abord permis aux officiers de se familiariser avec l'informatique. Dans un second temps, il a aidé la prise de décision et a diminué le risque d'erreur d'écriture d'un équipage à l'autre. Le programme est en constante évolution. Il contient les données nécessaires pour planifier les équipages jusqu'en 2003. Il pourrait éventuellement être adapté aux autres traverses quand les technologies informatiques seront accessibles à bord des navires.

➢ TÉLÉCOMMUNICATION (INTERNET ET COURRIER ÉLECTRONIQUE)

Au cours du présent exercice, la STQ a doté les bureaux du siège social d'un lien permanent d'accès à Internet afin d'améliorer les télécommunications et l'échange d'information et de données. Un serveur de courrier a été ajouté au réseau informatique ainsi que tous les équipements requis pour assurer la sécurité du réseau.

Les bureaux administratifs de chacune des traverses ont également accès au réseau Internet par modem et fournisseurs de services Internet locaux.

Le site WEB de la Société est toujours hébergé à la Direction générale des services informatiques gouvernementaux (DGSIG) du gouvernement du Québec.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

■ GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

➢ PASSAGE À L'AN 2000

La Société a formé une équipe multidisciplinaire à l'interne afin de préparer le passage à l'an 2000. Cette équipe a procédé par étapes pour mener à bien l'opération. Dès 1997, la Société a commencé à examiner les impacts potentiels de la transition à l'an 2000. Chaque responsable de département a été appelé à passer en revue les systèmes et équipements pouvant être perturbés par l'éventuel bogue de l'an 2000. Par mesure de prudence, un plan d'urgence a été élaboré et testé afin de s'assurer que tous les navires et débarcadères puissent fonctionner en mode manuel si les systèmes automatiques n'étaient plus fonctionnels.

Cette préparation minutieuse a permis à la STQ de réaliser le passage à l'an 2000 sans aucun incident. Les services de traversiers, essentiels pour les populations riveraines ou insulaires, ainsi que pour les commerçants et industriels, ont effectué sans encombre leur prem ière traversée du millénaire en toute sécurité et fiabilité.

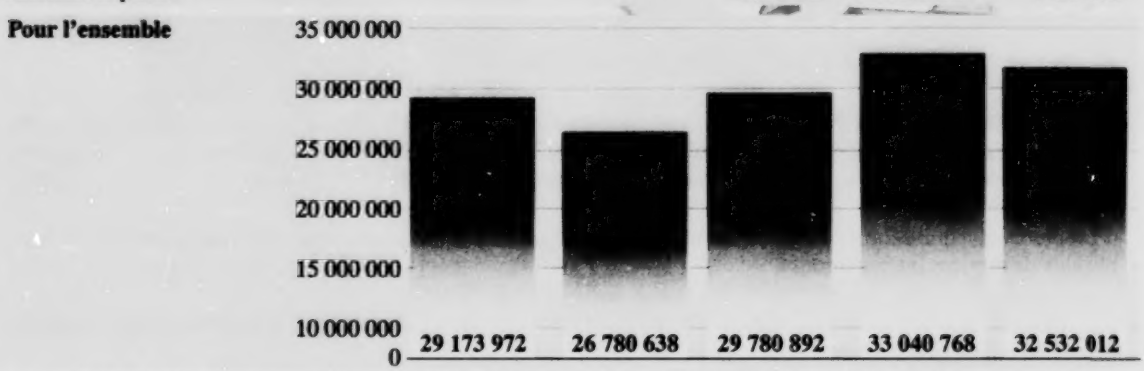
➢ ADMINISTRATION ET FINANCES

• LES FINANCES

L'exercice financier 1999-2000 a connu une baisse des dépenses de 1 % attribuable à l'amortissement et à la réduction de valeur des immobilisations et aux frais financiers. Si on ne tenait pas compte de ces trois postes, on obtiendrait une hausse de 0,5 % des dépenses, soit 171 000 $. Pour leur part, les revenus totaux ont augmenté de 5,2 %. La perte avant les participations gouvernementales est passée de 40 387 101 $ à 39 189 860 $, c'est-à-dire une diminution de 3,0 %. En déduisant de cette perte la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations, on obtient la perte avant la participation gouvernementale au fonctionnement.

PERTE AVANT PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AU FONCTIONNEMENT

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000 (1)
	$	$	$	$	$
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	3 500 718	2 567 858	2 370 014	3 081 252	2 303 640
Québec—Lévis	6 356 263	5 601 979	5 522 859	4 495 424	4 209 959
Île aux Grues—Montmagny	533 747	652 174	815 137	658 892	1 025 975
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	6 118 642	5 376 397	5 657 617	5 502 854	5 490 860
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 385 320	1 373 460	1 167 689	1 314 287	1 397 482
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	5 531 969	6 766 227	8 550 931	10 031 678	9 599 620
Matane—Baie-Comeau—Godbout	5 628 954	4 320 347	2 925 911	3 263 541	3 932 374
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	118 359	122 196	128 091	130 283	138 329
Frais non imputés(2)			2 642 643	4 562 557	4 433 773



(1) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 6 657 848 $ a été déduite des dépenses.
(2) Les frais non imputés représentent les coûts du *N.M. Félix-Antoine-Savard.*

■ GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

➢ PASSAGE À L'AN 2000

La Société a formé une équipe multidisciplinaire à l'interne afin de préparer le passage à l'an 2000. Cette équipe a procédé par étapes pour mener à bien l'opération. Dès 1997, la Société a commencé à examiner les impacts potentiels de la transition à l'an 2000. Chaque responsable de département a été appelé à passer en revue les systèmes et équipements pouvant être perturbés par l'éventuel bogue de l'an 2000. Par mesure de prudence, un plan d'urgence a été élaboré et testé afin de s'assurer que tous les navires et débarcadères puissent fonctionner en mode manuel si les systèmes automatiques n'étaient plus fonctionnels.

Cette préparation minutieuse a permis à la STQ de réaliser le passage à l'an 2000 sans aucun incident. Les services de traversiers, essentiels pour les populations riveraines ou insulaires, ainsi que pour les commerçants et industriels, ont effectué sans encombre leur première traversée du millénaire en toute sécurité et fiabilité.

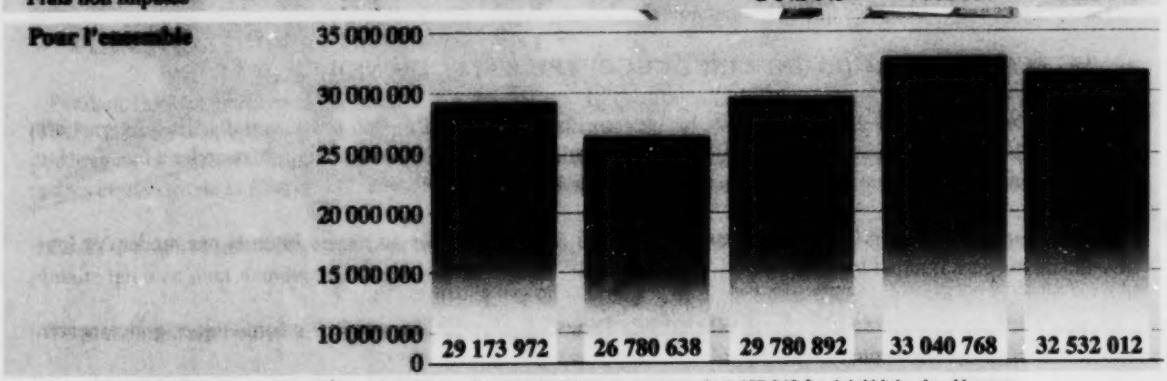
➢ ADMINISTRATION ET FINANCES

• LES FINANCES

L'exercice financier 1999-2000 a connu une baisse des dépenses de 1 % attribuable à l'amortissement et à la réduction de valeur des immobilisations et aux frais financiers. Si on ne tenait pas compte de ces trois postes, on obtiendrait une hausse de 0,5 % des dépenses, soit 171 000 $. Pour leur part, les revenus totaux ont augmenté de 5,2 %. La perte avant les participations gouvernementales est passée de 40 387 101 $ à 39 189 860 $, c'est-à-dire une diminution de 3,0 %. En déduisant de cette perte la participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations, on obtient la perte avant la participation gouvernementale au fonctionnement.

PERTE AVANT PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE AU FONCTIONNEMENT

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000 (1)
	$	$	$	$	$
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	3 500 718	2 567 858	2 370 014	3 081 252	2 303 640
Québec—Lévis	6 356 263	5 601 979	5 522 859	4 495 424	4 209 959
Île aux Grues—Montmagny	533 747	652 174	815 137	658 892	1 025 975
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	6 116 642	5 376 397	5 657 617	5 502 854	5 490 860
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 385 320	1 373 460	1 167 689	1 314 287	1 397 482
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	5 531 969	6 766 227	8 550 931	10 031 678	9 599 620
Matane—Baie-Comeau—Godbout	5 628 954	4 320 347	2 925 911	3 263 541	3 932 374
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	118 359	122 196	128 091	130 283	138 329
Frais non imputés (2)			2 642 643	4 562 557	4 433 773



(1) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 6 657 848 $ a été déduite des dépenses.
(2) Les frais non imputés représentent les coûts du *N.M. Félix-Antoine-Savard.*

GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

• LES DÉPENSES

L'augmentation ajustée des dépenses de 0,5 % est une résultante d'écarts négatifs et positifs en raison principalement des postes touchant la masse salariale, le carburant, l'entretien et la réparation des navires et des quais, le recouvrement des assureurs ainsi que les autres frais d'exploitation et d'administration.

La masse salariale augmente de 518 000 $, soit 2,8 %. Cet état de fait s'explique par

- la prise en compte des rétroactivités salariales de 1,5 % au 1er janvier 1999 et de 2,5 % au 1er janvier 2000 ;
- la prolongation de deux semaines du service du deuxième navire à la traverse Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola ;
- la bonification de l'horaire du deuxième navire et l'embauche d'employés temporaires à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

Par rapport au précédent exercice, le coût du carburant est supérieur de 700 000 $ en raison de la hausse fulgurante des prix, car la consommation totale atteint 11 777 000 litres, soit 72 000 litres de moins que l'an dernier. Les prix qui avaient atteint les niveaux les plus bas en 1998-1999 ont connu six variations durant l'année pour une majoration nette de 0,264 $ le litre. La hausse la plus spectaculaire a été celle de 0,134 $ le litre le 1er mars 2000 qui a fait bondir les prix à un sommet inégalé.

La baisse de 562 000 $ des coûts d'entretien et de réparation des navires n'est qu'un retour à la normale. En effet, l'année précédente avait été affectée par des dépenses supplémentaires occasionnées par des accidents (réparation d'une hélice et remplacement d'un moteur). Aucun bris de navire n'est survenu durant l'hiver, saison difficile pour la navigation.

En ce qui concerne l'entretien et la réparation des quais, la diminution de 989 000 $ s'explique par l'absence de travaux majeurs au cours de l'exercice, la priorité ayant été la construction des nouvelles gares à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine. Le dragage du roc à Baie-Sainte-Catherine et une partie des travaux de bétonnage sous l'eau au quai de Godbout ont été reportés à l'exercice 2000-2001.

Un montant de 593 000 $ a été comptabilisé comme recouvrement des assureurs, soit 196 000 $ de moins que l'an passé. La réparation des défenses du quai de Matane, des réclamations additionnelles pour la réparation de l'hélice du *N.M. Félix-Antoine-Savard* et le remplacement d'un des moteurs du *N.M. Alphonse-Desjardins* expliquent cette somme.

En ce qui a trait aux autres frais d'exploitation et d'administration, les 34 000 $ d'écarts favorables sont distribués dans plusieurs postes distincts.

■ GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

DÉPENSES PAR TRAVERSE

	$	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	5 428 764	11,9
Québec—Lévis	6 804 645	14,9
Île aux Grues—Montmagny (1)	1 025 975	2,2
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	5 529 740	12,1
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (1)	1 397 482	3,1
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	9 614 444	21,1
Matane—Baie-Comeau—Godbout	11 219 247	24,6
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules (1)	138 329	0,3
Frais non imputés	4 453 843	9,8
	45 612 469 (2)	**100,0**

(1) En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes, les revenus 1999-2000 provenant des services de traversiers entre île aux Grues—Montmagny (4 256 $), Rivière-du-Loup—Saint-Siméon (4 458 420 $) et île d'Entrée—Cap-aux-Meules (16 954 $) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

(2) La participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations au montant de 6 657 848 $ a été déduite des dépenses.

- **LES REVENUS**

Les revenus de transport ont augmenté de 670 385 $ pour atteindre un montant record de 12 661 808 $, soit 5,6 % de plus que l'an dernier. Les autres revenus, qui totalisent 418 649 $, comprennent principalement les revenus de distributeurs automatiques et concession alimentaire, l'affichage publicitaire et les intérêts sur dépôts bancaires. L'augmentation des revenus de transport se répartit comme suit :

Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	282 755 $
Québec—Lévis	150 288 $
Matane—Baie-Comeau—Godbout	237 342 $

Les augmentations de tarifs, entrées en vigueur le 1er avril 1999, avaient été judicieusement analysées de manière à ne pas pénaliser la clientèle régulière et éviter un impact négatif sur l'achalandage. Voici les résultats pour chacune des trois traverses payantes :

- Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola : augmentation de 1,2 % de l'achalandage des passagers et de 5,9 % des véhicules;
- Québec—Lévis : baisse de la clientèle automobile amenée par les travaux sur les ponts de Québec à l'été et à l'automne 1998, mais augmentation de 1,6 % des passagers;
- Matane—Baie-Comeau—Godbout : stabilité de l'achalandage.

REVENUS PAR TRAVERSE

	$	%
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	3 125 124	23,9
Québec—Lévis	2 594 686	19,8
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	38 880	0,3
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	14 824	0,1
Matane—Baie-Comeau—Godbout	7 286 873	55,7
Frais non imputés	20 070	0,2
	13 080 457	**100,0**

GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

• POURCENTAGE D'AUTOFINANCEMENT

Cet indicateur mesure la rentabilité en comparant les revenus aux coûts.

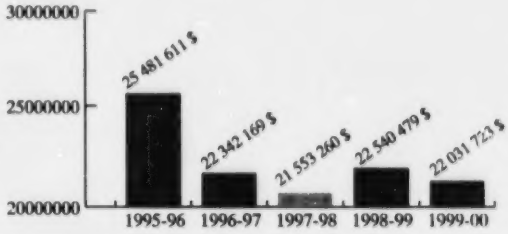
	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
	%	%	%	%	%
Pour l'ensemble	**33,5**	**35,1**	**34,2**	**33,7**	**35,1**
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	41,4	53,4	52,8	47,9	57,6
Québec—Lévis	24,6	25,7	26,9	35,1	38,1
Île aux Grues—Montmagny[1]	2,0	1,2	1,0	1,0	0,4
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0,5	0,3	0,3	0,5	0,7
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon[1]	74,6	73,4	78,8	76,6	76,1
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,0	0,7	0,6	0,7	0,2
Matane—Baie-Comeau—Godbout	51,3	57,1	68,4	68,4	64,9
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules[1]	11,4	10,3	10,4	10,2	10,9

(1) Les revenus provenant des traverses gérées avec la participation de l'entreprise privée sont ajoutés aux dépenses nettes aux fins de calcul des indicateurs de rendement.

La stabilisation du service de la dette au même montant que l'an dernier permet enfin de voir l'amélioration du pourcentage d'autofinancement de l'ensemble de la STQ. La baisse des deux années précédentes était attribuable à l'augmentation graduelle du service de la dette à la suite du financement du *N.M. Félix-Antoine-Savard* et des travaux à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. L'absence de tarification aux traverses Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive et île aux Grues—Montmagny est un facteur qui empêche une amélioration significative du pourcentage d'autofinancement de la STQ qui a atteint 35,1 %.

• PERTE AVANT SUBVENTION AUX OPÉRATIONS ET SERVICE DE LA DETTE*

Ce graphique, en excluant les frais incompressibles du service de la dette, permet de visualiser les efforts de la STQ pour contenir sa perte d'opération. La perte élevée de l'exercice 1995-1996 s'explique par la visite de sept navires en cale sèche. Depuis quatre ans, les mesures de rationalisation ont porté fruit, car la perte opérationnelle moyenne s'est maintenue au niveau de 22,1 millions de dollars.



* En vertu de sa convention comptable sur la participation gouvernementale recouvrable, le service de la dette égale [illegible] aux emprunts et immobilisations y afférents et c'est pourquoi on peut le déduire directement de la perte.

• PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE RECOUVRABLE

Au 31 mars 2000, la participation gouvernementale recouvrable accumulée totalise 19 129 294 $. Cette participation représente l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêt encourues sur les emprunts et de l'amortissement sur les immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement reçues pour permettre les versements sur ces emprunts. Lorsque les subventions reçues pour les versements des emprunts seront supérieures aux dépenses d'intérêt et d'amortissement des immobilisations, l'excédent viendra réduire la participation gouvernementale recouvrable.

■ GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

• POURCENTAGE D'AUTOFINANCEMENT

Cet indicateur mesure la rentabilité en comparant les revenus aux coûts.

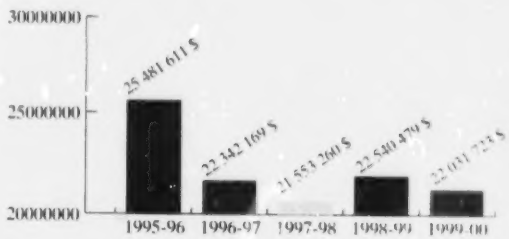
	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
	%	%	%	%	%
Pour l'ensemble	**33,5**	**35,1**	**34,2**	**33,7**	**35,1**
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	41,4	53,4	52,8	47,9	57,6
Québec—Lévis	24,6	25,7	26,9	35,1	38,1
Île aux Grues—Montmagny(1)	2,0	1,2	1,0	1,0	0,4
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	0,5	0,3	0,3	0,5	0,7
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon(1)	74,6	73,4	78,8	76,6	76,1
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1,0	0,7	0,6	0,7	0,2
Matane—Baie-Comeau—Godbout	51,3	57,1	68,4	68,4	64,9
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules(1)	11,4	10,3	10,4	10,2	10,9

(1) Les revenus provenant des traverses gérées avec la participation de l'entreprise privée sont ajoutés aux dépenses nettes aux fins de calcul des indicateurs de rendement.

La stabilisation du service de la dette au même montant que l'an dernier permet enfin de voir l'amélioration du pourcentage d'autofinancement de l'ensemble de la STQ. La baisse des deux années précédentes était attribuable à l'augmentation graduelle du service de la dette à la suite du financement du *N.M. Félix-Antoine-Savard* et des travaux à la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. L'absence de tarification aux traverses Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive et île aux Grues—Montmagny est un facteur qui empêche une amélioration significative du pourcentage d'autofinancement de la STQ qui a atteint 35,1 %.

• PERTE AVANT SUBVENTION AUX OPÉRATIONS ET SERVICE DE LA DETTE*

Ce graphique, en excluant les frais incompressibles du service de la dette, permet de visualiser les efforts de la STQ pour contenir sa perte d'opération. La perte élevée de l'exercice 1995-1996 s'explique par la visite de sept navires en cale sèche. Depuis quatre ans, les mesures de rationalisation ont porté fruit, car la perte opérationnelle moyenne s'est maintenue au niveau de 22,1 millions de dollars.



* En vertu de sa convention comptable sur la participation gouvernementale recouvrable, le service de la dette égale la dépense nette reliée aux emprunts et immobilisations y afférents et c'est pourquoi on peut le déduire directement de la perte.

• PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE RECOUVRABLE

Au 31 mars 2000, la participation gouvernementale recouvrable accumulée totalise 19 129 294 $. Cette participation représente l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêt encourues sur les emprunts et de l'amortissement sur les immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement reçues pour permettre les versements sur ces emprunts. Lorsque les subventions reçues pour les versements des emprunts seront supérieures aux dépenses d'intérêt et d'amortissement des immobilisations, l'excédent viendra réduire la participation gouvernementale recouvrable.

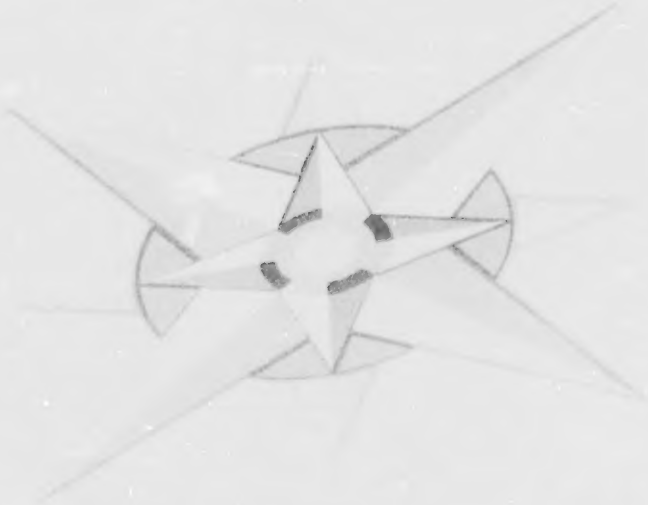
GÉRER SES ACTIVITÉS ET SES RESSOURCES EN FAVORISANT L'ESPRIT D'INNOVATION, LE PARTENARIAT ET L'EFFICIENCE

• AVOIR DÉFICITAIRE

L'avoir déficitaire de la Société est de 7 592 110 $. Contre toute attente, il a diminué au cours de l'exercice, car la Société a dégagé un bénéfice net pour les raisons suivantes :

- ajustement de la subvention à la suite de l'approbation par le Conseil du trésor d'une mesure spéciale d'ajustement des crédits affectés à la masse salariale;
- report de travaux au quai de Godbout;
- report de travaux de réparation aux navires à cause de délais dans la livraison de pièces;
- ajustement à la hausse du montant estimé comme recouvrement des assureurs pour l'accident du *N.M. Alphonse-Desjardins* le 15 janvier 1999.

L'avoir déficitaire est la conséquence de la transaction du 31 mars 1993 où la STQ a acheté du ministère des Transports du Québec les quais et bâtiments de ses traverses pour un montant de 25 551 410 $, payable à demande. Antérieurement, les actifs de la Société étaient acquis par donation, de telle sorte que l'amortissement était compensé par un revenu correspondant. Dans le cas des actifs acquis en mars 1993, aucun revenu ne vient compenser leur amortissement, puisqu'ils n'ont pas été donnés à la STQ, mais bien vendus. Au 31 mars 2000, l'amortissement accumulé sur ces immobilisations de 7 861 600 $ et la radiation des livres de 735 700 $ d'immobilisations acquises lors de cette transaction font partie du déficit de la Société.



Partie II — CODE D'ÉTHIQUE ET DE DÉONTOLOGIE DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.0 OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

1.1 Le présent code d'éthique a pour objet de préserver et de renforcer le lien de confiance des citoyens dans l'intégrité et l'impartialité de la Société des traversiers du Québec (ci-après appelée « la Société »), de favoriser la transparence au sein de la Société et de responsabiliser l'administration et les administrateurs de la Société.

1.2 Le présent code d'éthique s'applique aux membres du conseil d'administration de la Société nommé ou désigné par décret du gouvernement, conformément à l'article 6 de la *Loi sur la Société des traversiers du Québec* (L.R.Q., c. S-14) (ci-après appelée « administrateur »).

2.0 MISSION DE LA SOCIÉTÉ

La mission de la Société est d'assurer des services de traversiers sécuritaires et fiables permettant le transport des personnes, des véhicules et des marchandises, contribuant ainsi à l'essor social, économique et touristique du Québec.

3.0 VALEURS DE LA SOCIÉTÉ

Les valeurs véhiculées par la Société sont le respect des personnes, l'esprit de créativité, le souci de la qualité du service et le goût du partenariat.

4.0 PRINCIPES D'ÉTHIQUE ET RÈGLES GÉNÉRALES DE DÉONTOLOGIE

4.1 L'administrateur est nommé pour contribuer, à l'intérieur de son mandat, à la réalisation de la mission de la Société et à la bonne administration de ses biens, et ce, dans le respect de ses valeurs.

Sa contribution doit être faite, dans le respect du droit, avec honnêteté, loyauté, prudence, diligence, efficacité, assiduité et équité.

4.2 L'administrateur est tenu, dans l'exercice de ses fonctions, de respecter les principes d'éthique et les règles de déontologie prévus par la loi, le règlement sur l'éthique et la déontologie des administrateurs publics (décret 824-98 du 17 juin 1998) et le présent code d'éthique et de déontologie. En cas de divergence, les principes et les règles les plus exigeants s'appliquent.

Il doit, en cas de doute, agir selon l'esprit de ces principes et de ces règles. Il doit de plus organiser ses affaires personnelles de telle sorte qu'elles ne puissent nuire à l'exercice de ses fonctions.

L'administrateur qui, à la demande de la Société, exerce des fonctions d'administrateur dans un autre organisme ou entreprise, ou en est membre, est tenu aux mêmes obligations.

4.3 L'administrateur est tenu à la discrétion sur ce dont il a connaissance dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions et est tenu, à tout moment, de respecter le caractère confidentiel de l'information ainsi reçue.

Cette obligation n'a pas pour effet d'empêcher un administrateur représentant ou lié à un groupe d'intérêts particuliers de le consulter et de lui faire rapport, sauf si l'information est confidentielle suivant la loi ou si le conseil d'administration exige le respect de la confidentialité.

4.4 L'administrateur doit, dans l'exercice de ses fonctions, prendre ses décisions indépendamment de toutes considérations politiques partisanes.

4.5 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en était, doit faire preuve de réserve dans la manifestation publique de ses opinions politiques.

4.6 L'administrateur doit éviter de se placer dans une situation de conflit entre son intérêt personnel et les obligations de ses fonctions.

Il doit dénoncer à la Société tout intérêt direct ou indirect qu'il a dans un organisme, une entreprise ou une association susceptible de le placer dans une situation de conflit d'intérêts, ainsi que les droits qu'il peut faire valoir contre la Société, en indiquant, le cas échéant, leur nature et leur valeur.

L'administrateur nommé ou désigné dans un autre organisme ou entreprise doit aussi faire cette dénonciation à l'autorité qui l'a nommé ou désigné.

4.7 L'administrateur à temps plein ne peut, sous peine de révocation, avoir un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association mettant en conflit son intérêt personnel et celui de la Société. Toutefois, cette révocation n'a pas lieu si un tel intérêt lui échoit par succession ou donation pourvu qu'il y renonce ou en dispose avec diligence.

Tout autre administrateur qui a un intérêt direct ou indirect dans un organisme, une entreprise ou une association qui met en conflit son intérêt personnel et celui de la Société doit, sous peine de révocation, dénoncer par écrit cet intérêt au président du conseil d'administration et, le cas échéant, s'abstenir de participer à toute délibération et à toute décision portant sur l'organisme, l'entreprise ou l'association dans lequel il a cet intérêt. Il doit en outre se retirer de la séance pour la durée des délibérations et du vote relatif à cette question.

4.8 L'administrateur ne doit pas confondre les biens de la Société avec les siens et ne peut les utiliser à son profit ou au profit de tiers.

4.9 L'administrateur ne peut utiliser à son profit ou au profit de tiers l'information obtenue dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de ses fonctions.

Cette obligation n'a pas pour effet d'empêcher un administrateur représentant ou lié à un groupe d'intérêts particuliers de le consulter et de lui faire rapport, sauf si l'information est confidentielle suivant la loi ou si le conseil d'administration exige le respect de la confidentialité.

4.10 L'administrateur à temps plein doit exercer ses fonctions de façon exclusive sauf si l'autorité qui l'a nommé ou désigné le nomme ou le désigne aussi à d'autres fonctions. Il peut, toutefois, avec le consentement du président-directeur général, exercer des activités didactiques pour lesquelles il peut être rémunéré et des activités non rémunérées dans des organismes sans but lucratif.

Le président-directeur général peut pareillement être autorisé par le secrétaire général du Conseil exécutif.

4.11 L'administrateur ne peut accepter aucun cadeau, marque d'hospitalité ou autre avantage que ceux d'usage et d'une valeur modeste.

Tout autre cadeau, marque d'hospitalité ou avantage reçu doit être retourné au donateur ou à la Société.

4.12 L'administrateur ne peut, directement ou indirectement, accorder, solliciter ou accepter une faveur ou un avantage indu pour lui-même ou pour un tiers.

4.13 L'administrateur doit, dans la prise de ses décisions, éviter de se laisser influencer par des offres d'emploi.

4.14 L'administrateur qui a cessé d'exercer ses fonctions doit se comporter de façon à ne pas tirer d'avantages indus de ses fonctions antérieures au service de la Société.

4.15 L'administrateur qui a cessé d'exercer ses fonctions ne doit pas divulguer une information confidentielle qu'il a obtenue ou donner à quiconque des conseils fondés sur de l'information non disponible au public concernant la Société, ou un autre organisme ou entreprise avec lequel il avait des rapports directs importants au cours de l'année qui a précédé la fin de son mandat.

Il lui est interdit, dans l'année qui suit la fin de ses fonctions, d'agir au nom ou pour le compte d'autrui relativement à une procédure, à une négociation ou à une autre opération à laquelle la Société est partie et sur laquelle il détient de l'information non disponible au public.

Les administrateurs de la Société ne peuvent traiter, dans les circonstances qui sont prévues à l'alinéa précédent, avec l'administrateur qui y est visé dans l'année où celui-ci a quitté ses fonctions.

4.16 Le président du conseil d'administration doit s'assurer du respect des principes d'éthique et des règles de déontologie par les administrateurs de la Société.

5.0 ACTIVITÉS POLITIQUES

5.1 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en est, qui a l'intention de présenter sa candidature à une charge publique élective doit en informer le secrétaire général du Conseil exécutif.

5.2 Le président-directeur général, ou tout autre administrateur à temps plein s'il en est, qui veut se porter candidat à une charge publique élective doit se démettre de ses fonctions.

5.3 L'administrateur à temps plein qui veut se porter candidat à la charge de député à l'Assemblée nationale, de député à la Chambre des communes du Canada ou à une autre charge publique élective dont l'exercice sera probablement à temps plein doit demander et a droit à un congé non rémunéré à compter du jour où il annonce sa candidature.

5.4 L'administrateur à temps plein qui veut se porter candidat à une charge publique élective dont l'exercice sera probablement à temps partiel, mais dont la candidature sera susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve, doit demander et a droit à un congé non rémunéré à compter du jour où il annonce sa candidature.

5.5 L'administrateur à temps plein qui obtient un congé sans rémunération conformément à l'article 5.3 ou à l'article 5.4 a le droit de reprendre ses fonctions au plus tard le 30e jour qui suit la date de clôture des mises en candidature, s'il n'est pas candidat, ou, s'il est candidat, au plus tard le 30e jour qui suit la date à laquelle une autre personne est proclamée élue.

5.6 L'administrateur à temps plein dont le mandat est à durée déterminée, qui est élu à une charge publique à temps plein et qui accepte son élection, doit se démettre immédiatement de ses fonctions d'administrateur.

Celui qui est élu à une charge publique dont l'exercice est à temps partiel doit, si cette charge est susceptible de l'amener à enfreindre son devoir de réserve, se démettre de ses fonctions d'administrateur.

5.7 L'administrateur à temps plein dont le mandat est à durée indéterminée et qui est élu à une charge publique a droit à un congé non rémunéré pour la durée de son premier mandat électif.

6.0 RÉMUNÉRATION

6.1 L'administrateur n'a droit, pour l'exercice de ses fonctions, qu'à la seule rémunération reliée à celle-ci, telle qu'elle a été définie au décret le nommant.

6.2 L'administrateur qui, à la demande de la Société, exerce des fonctions d'administrateur dans un autre organisme ou entreprise, ou en est membre, et reçoit une rémunération quelconque ou des jetons de présence de cet autre organisme ou entreprise, doit retourner à la Société une telle rémunération ou jeton de présence.

7.0 ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Code d'éthique et de déontologie des membres du conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec entre en vigueur le jour de son adoption par le conseil d'administration de la Société des traversiers du Québec.

M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

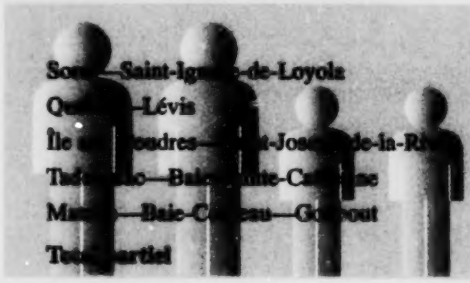
micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Partie III — REVUE STATISTIQUE

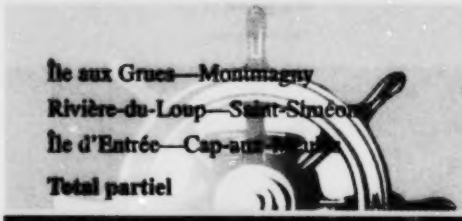
■ SECTION I — PASSAGERS TRANSPORTÉS

Traverses exploitées par la Société



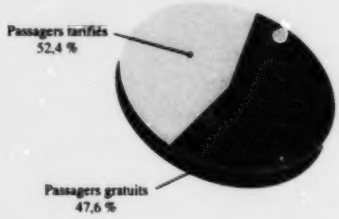
	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	875 675	991 428	865 264	896 515	906 884
Québec—Lévis	1 676 123	1 527 877	1 377 630	1 606 919	1 632 954
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	644 119	571 669	584 173	594 026	623 377
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 801 924	1 738 843	1 777 992	1 902 874	1 998 843
Matane—Baie-Comeau—Godbout	244 543	238 980	231 534	228 517	231 205
Total partiel	5 242 384	5 068 797	4 836 593	5 228 851	5 393 263

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

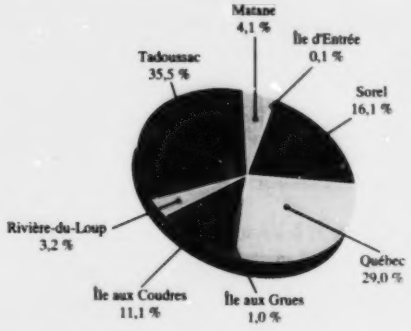


	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Île aux Grues—Montmagny	46 483	45 422	44 105	51 468	54 756
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	192 147	169 892	183 810	175 666	178 400
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	4 691	4 435	4 811	4 586	4 985
Total partiel	243 321	219 749	232 726	231 720	238 141
GLOBAL	5 485 705	5 288 546	5 069 319	5 460 571	5 631 404

% DES PASSAGERS TARIFIÉS / GRATUITS

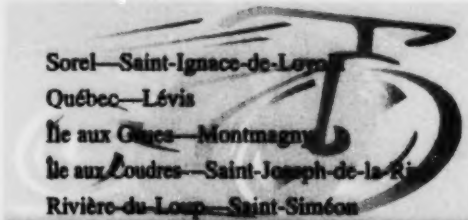


% DES PASSAGERS PAR TRAVERSE



■ SECTION II — BICYCLETTES TRANSPORTÉES

BICYCLETTES



	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	14 031	15 139	15 932	11 208	19 673
Québec—Lévis	60 515	57 024	50 038	61 003	78 505
Île aux Grues—Montmagny	3 417	3 791	3 785	5 258	5 788
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive		4 982	4 653	5 543	4 700
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	520	353	526	530	402
TOTAL	78 483	81 289	74 934	83 542	109 068

Partie III — REVUE STATISTIQUE

■ SECTION I — PASSAGERS TRANSPORTÉS

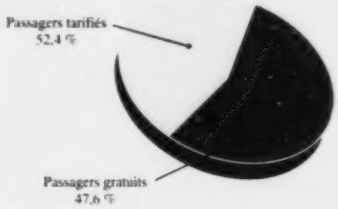
Traverses exploitées par la Société

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	875 675	991 428	865 264	896 515	906 884
Québec—Lévis	1 676 123	1 527 877	1 377 630	1 606 919	1 632 954
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	644 119	571 669	584 173	594 026	623 377
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 801 924	1 738 843	1 777 992	1 902 874	1 998 843
Matane—Baie-Comeau—Godbout	244 543	238 980	231 534	228 517	231 205
Total partiel	**5 242 384**	**5 068 797**	**4 836 593**	**5 228 851**	**5 393 263**

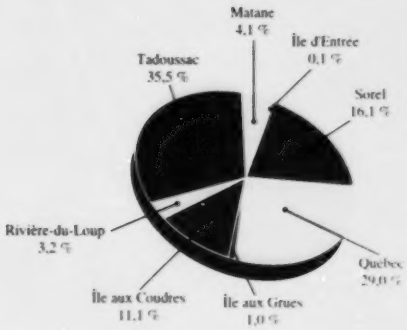
Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Île aux Grues—Montmagny	46 483	45 422	44 105	51 468	54 756
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	192 147	169 892	183 810	175 666	178 400
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	4 691	4 435	4 811	4 586	4 985
Total partiel	**243 321**	**219 749**	**232 726**	**231 720**	**238 141**
GLOBAL	5 485 705	5 288 546	5 069 319	5 460 571	5 631 404

% DES PASSAGERS TARIFIÉS / GRATUITS



% DES PASSAGERS PAR TRAVERSE



■ SECTION II — BICYCLETTES TRANSPORTÉES

BICYCLETTES

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	14 031	15 139	15 932	11 208	19 673
Québec—Lévis	60 515	57 024	50 038	61 003	78 505
Île aux Grues—Montmagny	3 417	3 791	3 785	5 258	5 788
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive		4 982	4 653	5 543	4 700
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	520	353	526	530	402
TOTAL	78 483	81 289	74 934	83 542	109 068

■ SECTION III — VÉHICULES TRANSPORTÉS CONVERTIS EN UNITÉS ÉQUIVALENTES AUTOMOBILES (UEA) *

VÉHICULES MOTORISÉS

Traverses exploitées par la Société

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	439 175	516 542	439 149	473 483	500 781
Québec—Lévis	218 333	218 607	200 710	248 589	242 079
Île aux Coudres—Saint-Joseph	286 808	258 802	271 523	280 973	292 702
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 022 552	1 038 180	1 149 470	1 207 645	1 295 705
Matane—Baie-Comeau—Godbout	115 557	115 537	115 254	127 175	124 600
Total partiel	**2 082 425**	**2 147 668**	**2 176 106**	**2 337 865**	**2 455 867**

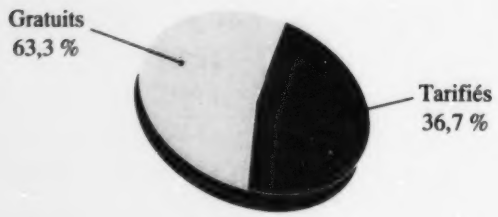
Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Île aux Grues—Montmagny	17 420	17 176	16 833	17 440	18 145
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	80 544	75 120	79 886	78 077	82 228
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	5	3	---	---	---
Total partiel	**97 969**	**92 299**	**96 719**	**95 517**	**100 373**
GLOBAL	2 180 394	2 239 967	2 272 825	2 433 382	2 556 240

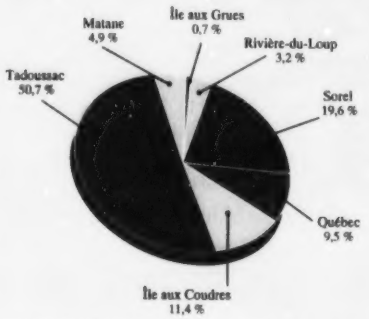
*** Unités équivalentes automobiles (UEA)**

Motocyclette, motoneige	0,5 automobile
Équipement supplémentaire	0,5 automobile
Camion	2,0 automobiles
Camion-remorque	4,0 automobiles
Train routier	5,0 automobiles
Autobus	3,0 automobiles
Remorque	
Petite et 6 à 8 mètres (non commerciale)	1,0 automobile
Plus de 8 mètres et commerciale plus de 6 mètres	2,0 automobiles
Autres	1,0 automobile

% DES VÉHICULES MOTORISÉS TARIFIÉS / GRATUITS



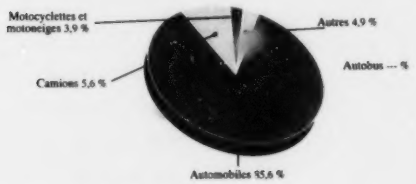
% DES VÉHICULES MOTORISÉS PAR TRAVERSE



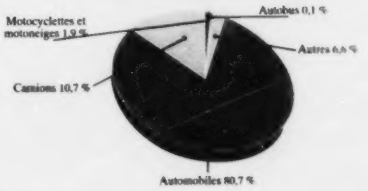
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	1999-2000 Nombre	En UEA
Automobiles	404 254	404 254
Camions	26 518	53 771
Motocyclettes et motoneiges	18 560	9 281
Autobus	184	552
Autres	22 964	32 923
Total	**472 480**	**500 781**

% des véhicules motorisés



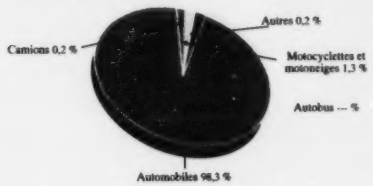
% de l'espace occupé



Québec—Lévis

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	1999-2000 Nombre	En UEA
Automobiles	239 031	239 031
Camions	409	818
Motocyclettes et motoneiges	3 224	1 612
Autobus	41	123
Autres	495	495
Total	**243 200**	**242 079**

% des véhicules motorisés

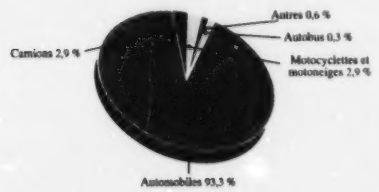


% de l'espace occupé

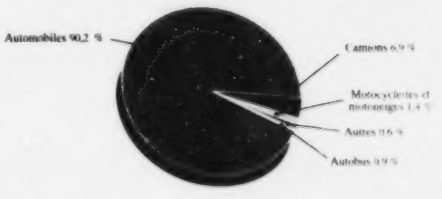
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	1999-2000 Nombre	En UEA
Automobiles	264 131	264 131
Camions	8 240	20 104
Motocyclettes et motoneiges	8 221	4 110
Autobus	854	2 562
Autres	1 795	1 795
Total	**283 241**	**292 702**

% des véhicules motorisés



% de l'espace occupé



■ SECTION III — VÉHICULES TRANSPORTÉS CONVERTIS EN UNITÉS ÉQUIVALENTES AUTOMOBILES (UEA) *

VÉHICULES MOTORISÉS

Traverses exploitées par la Société

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	439 175	516 542	439 149	473 483	500 781
Québec—Lévis	218 333	218 607	200 710	248 589	242 079
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	286 808	258 802	271 523	280 973	292 702
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	1 022 552	1 038 180	1 149 470	1 207 645	1 295 705
Matane—Baie-Comeau—Godbout	115 557	115 537	115 254	127 175	124 600
Total partiel	**2 082 425**	**2 147 668**	**2 176 106**	**2 337 865**	**2 455 867**

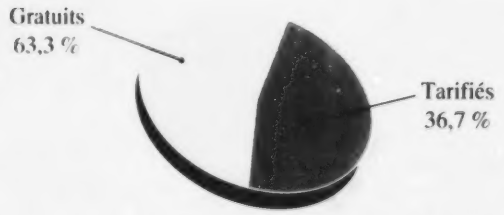
Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	1995-1996	1996-1997	1997-1998	1998-1999	1999-2000
Île aux Grues—Montmagny	17 420	17 176	16 833	17 440	18 145
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	80 544	75 120	79 886	78 077	82 228
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	5	3	---	---	---
Total partiel	**97 969**	**92 299**	**96 719**	**95 517**	**100 373**
GLOBAL	**2 180 394**	**2 239 967**	**2 272 825**	**2 433 382**	**2 556 240**

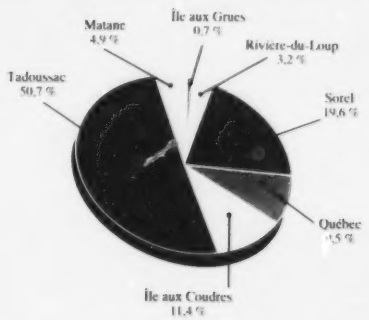
*** Unités équivalentes automobiles (UEA)**

Motocyclette, motoneige	0,5 automobile
Équipement supplémentaire	0,5 automobile
Camion	2,0 automobiles
Camion-remorque	4,0 automobiles
Train routier	5,0 automobiles
Autobus	3,0 automobiles
Remorque	
Petite et 6 à 8 mètres (non commerciale)	1,0 automobile
Plus de 8 mètres et commerciale plus de 6 mètres	2,0 automobiles
Autres	1,0 automobile

% DES VÉHICULES MOTORISÉS TARIFIÉS / GRATUITS



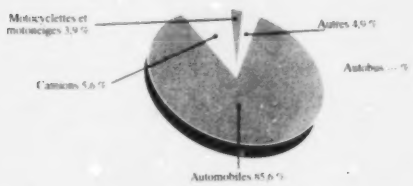
% DES VÉHICULES MOTORISÉS PAR TRAVERSE



Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola

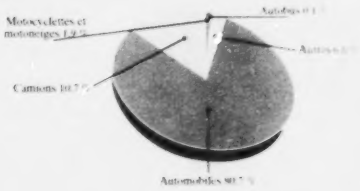
TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA

	1999-2000	
	Nombre	**En UEA**
Automobiles	404 254	404 254
Camions	26 518	53 771
Motocyclettes et motoneiges	18 560	9 281
Autobus	184	552
Autres	22 964	32 923
Total	**472 480**	**500 781**



% des véhicules motorisés

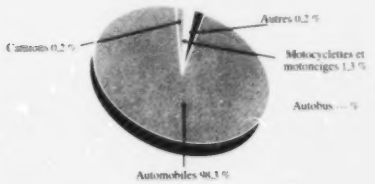
% de l'espace occupé



Québec—Lévis

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA

	1999-2000	
	Nombre	**En UEA**
Automobiles	239 031	239 031
Camions	409	818
Motocyclettes et motoneiges	3 224	1 612
Autobus	41	123
Autres	495	495
Total	**243 200**	**242 079**



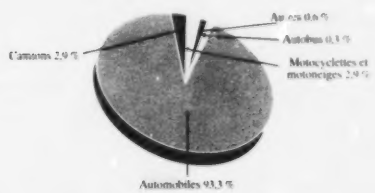
% des véhicules motorisés

% de l'espace occupé

Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive

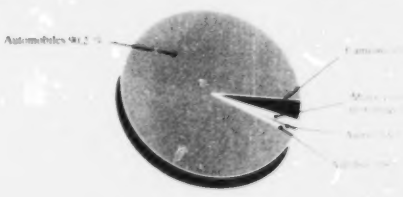
TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA

	1999-2000	
	Nombre	**En UEA**
Automobiles	264 131	264 131
Camions	8 240	20 104
Motocyclettes et motoneiges	8 221	4 110
Autobus	854	2 562
Autres	1 795	1 795
Total	**283 241**	**292 702**



% des véhicules motorisés

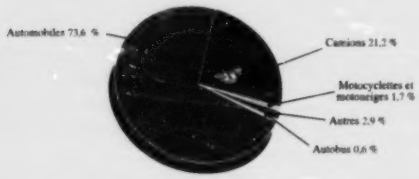
% de l'espace occupé



Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	1999-2000 Nombre	En UEA
Automobiles	591 826	591 826
Camions	170 124	658 295
Motocyclettes et motoneiges	13 846	6 922
Autobus	5 219	15 657
Autres	23 005	23 005
Total	**804 020**	**1 295 705**

% des véhicules motorisés

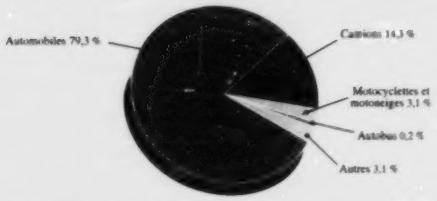


% de l'espace occupé

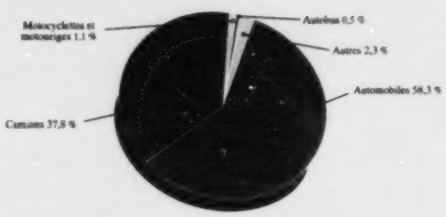
Matane—Baie-Comeau—Godbout

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	1999-2000 Nombre	En UEA
Automobiles	72 716	72 716
Camions	13 140	47 075
Motocyclettes et motoneiges	2 799	1 399
Autobus	191	573
Autres	2 837	2 837
Total	**91 683**	**124 600**

% des véhicules motorisés



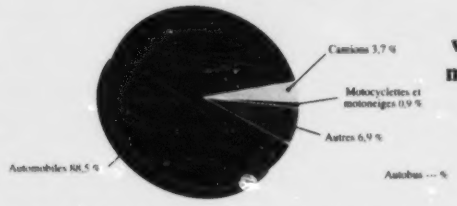
% de l'espace occupé



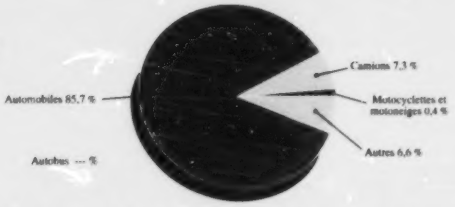
Île aux Grues—Montmagny

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	1999-2000 Nombre	En UEA
Automobiles	15 545	15 545
Camions	658	1 316
Motocyclettes et motoneiges	158	79
Autobus	-	-
Autres	1 205	1 205
Total	**17 566**	**18 145**

% des véhicules motorisés

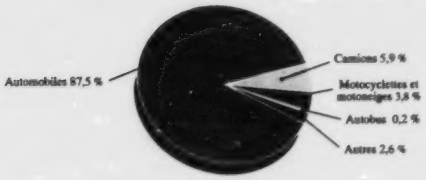


% de l'espace occupé



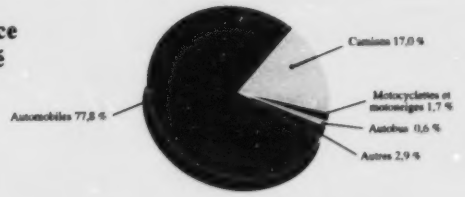
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA	1999-2000 Nombre	En UEA
Automobiles	64 009	64 009
Camions	4 281	13 976
Motocyclettes et motoneiges	2 769	1 385
Autobus	165	495
Autres	1 915	2 363
Total	**73 139**	**82 228**



% des véhicules motorisés

% de l'espace occupé



■ SECTION IV — LES TRAVERSÉES EN 1999-2000

Traverses exploitées par la Société

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées[2]	Supplémentaires	% de réussite[3]	Distance parcourue (en km approx.)
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	20 333	20 411	17	95	99,9	33 000
Québec—Lévis	[illegible]	25 281	71	65	99,7	25 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-[illegible]	[illegible]	10 476	27	259	99,7	39 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	[illegible]185	38 360	540	715	98,6	61 000
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 708	2 013	15	320	99,1	118 000
Total partiel	**95 757**	**96 541**	**670**	**1 454**	**99,3**	**276 000**

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées[2]	Supplémentaires	% de réussite[3]	Distance parcourue (en km approx.)
Île aux Grues—Montmagny	[illegible]	1 192	8	34	99,3	9 000
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	[illegible]	1 791	25	-	98,6	46 000
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	824	744	82	2	90,0	10 000
Total partiel	**3 806**	**3 727**	**115**	**36**	**97,0**	**65 000**
GLOBAL	99 563	100 268	785	1 490	99,2	341 000

(1) Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

(2) Les principales causes d'annulation sont les conditions climatiques ou les réparations d'urgence.

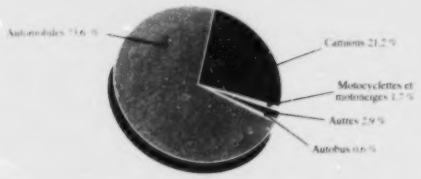
(3) Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine

TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA

	1999-2000	
	Nombre	**En UEA**
Automobiles	591 826	591 826
Camions	170 124	658 295
Motocyclettes et motoneiges	13 846	6 922
Autobus	5 219	15 657
Autres	23 005	23 005
Total	**804 020**	**1 295 705**

% des véhicules motorisés



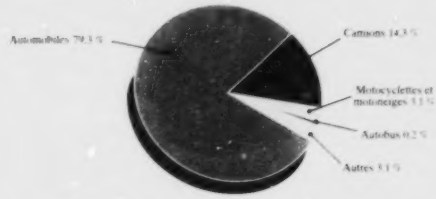
% de l'espace occupé

Matane—Baie-Comeau—Godbout

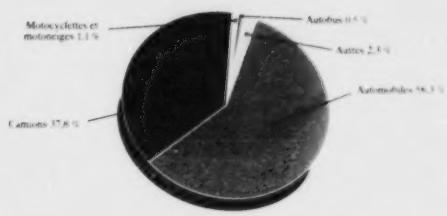
TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA

	1999-2000	
	Nombre	**En UEA**
Automobiles	72 716	72 716
Camions	13 140	47 075
Motocyclettes et motoneiges	2 799	1 399
Autobus	191	573
Autres	2 837	2 837
Total	**91 683**	**124 600**

% des véhicules motorisés



% de l'espace occupé

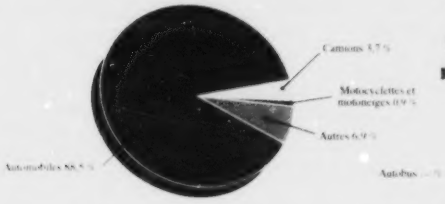


Île aux Grues—Montmagny

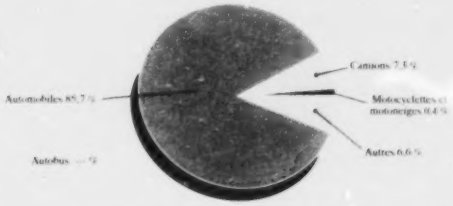
TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA

	1999-2000	
	Nombre	**En UEA**
Automobiles	15 545	15 545
Camions	658	1 316
Motocyclettes et motoneiges	158	79
Autobus	-	-
Autres	1 205	1 205
Total	**17 566**	**18 145**

% des véhicules motorisés



% de l'espace occupé

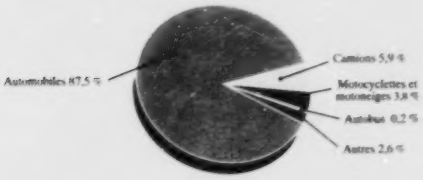


Rivière-du-Loup—Saint-Siméon

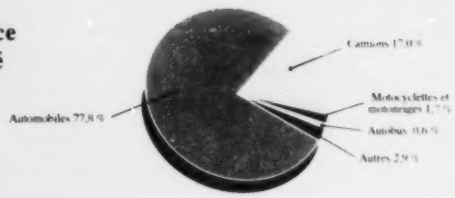
TYPES DE VÉHICULES MOTORISÉS CONVERTIS EN UEA

	1999-2000	
	Nombre	**En UEA**
Automobiles	64 009	64 009
Camions	4 281	13 976
Motocyclettes et motoneiges	2 769	1 385
Autobus	165	495
Autres	1 915	2 363
Total	**73 139**	**82 228**

% des véhicules motorisés



% de l'espace occupé



■ SECTION IV — LES TRAVERSÉES EN 1999-2000

Traverses exploitées par la Société

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées[2]	Supplémentaires	% de réussite[3]	Distance parcourue (en km approx.)
Sorel—Saint-Ignace-de-Loyola	20 333	20 411	17	95	99,9	33 000
Québec—Lévis	25 287	25 281	71	65	99,7	25 000
Île aux Coudres—Saint-Joseph-de-la-Rive	10 244	10 476	27	259	99,7	39 000
Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine	38 185	38 360	540	715	98,6	61 000
Matane—Baie-Comeau—Godbout	1 708	2 013	15	320	99,1	118 000
Total partiel	**95 757**	**96 541**	**670**	**1 454**	**99,3**	**276 000**

Traverses exploitées en collaboration avec l'entreprise privée

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées[2]	Supplémentaires	% de réussite[3]	Distance parcourue (en km approx.)
Île aux Grues—Montmagny	1 166	1 192	8	34	99,3	9 000
Rivière-du-Loup—Saint-Siméon	1 816	1 791	25	-	98,6	46 000
Île d'Entrée—Cap-aux-Meules	824	744	82	2	90,0	10 000
Total partiel	**3 806**	**3 727**	**115**	**36**	**97,0**	**65 000**
GLOBAL	**99 563**	**100 268**	**785**	**1 490**	**99,2**	**341 000**

[1] Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.

[2] Les principales causes d'annulation sont les conditions climatiques ou les réparations d'urgence.

[3] Sans tenir compte des traversées supplémentaires.

Partie IV — ÉTATS FINANCIERS

■ RAPPORT DE LA DIRECTION

Les états financiers de la Société des traversiers du Québec ont été dressés par la direction, qui est responsable de leur préparation et de leur présentation, y compris les estimations et les jugements importants. Cette responsabilité comprend le choix de conventions comptables appropriées et qui respectent les principes comptables généralement reconnus. Les renseignements financiers contenus dans le reste du rapport annuel d'activités concordent avec l'information donnée dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction maintient un système de contrôles comptables internes, conçu en vue de fournir l'assurance raisonnable que les biens sont protégés et que les opérations sont comptabilisées correctement et en temps voulu, qu'elles sont dûment approuvées et qu'elles permettent de produire des états financiers fiables.

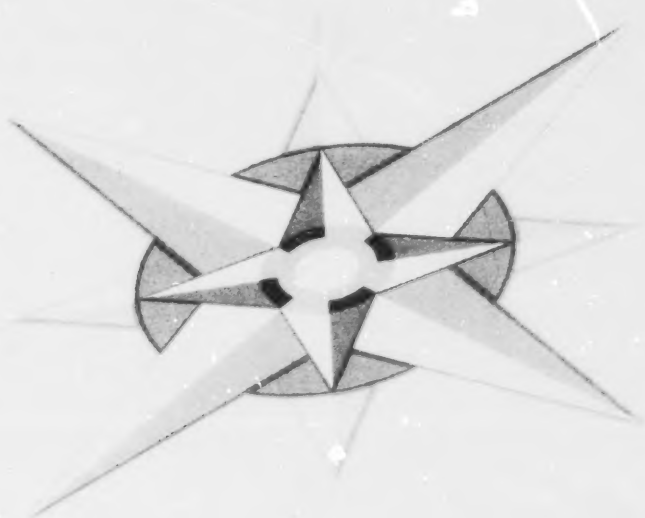
La Société reconnaît qu'elle est responsable de gérer ses affaires conformément aux lois et règlements qui la régissent.

Le Conseil d'administration doit surveiller la façon dont la direction s'acquitte des responsabilités qui lui incombent en matière d'information financière et il a approuvé les états financiers.

Le Vérificateur général du Québec a procédé à la vérification des états financiers de la Société des traversiers du Québec, conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et son rapport expose la nature et l'étendue de cette vérification et l'expression de son opinion.

Liguori Hinse, ing.
Président-directeur général

Québec, le 14 juin 2000



Société des traversiers du Québec
États financiers de l'exercice terminé le 31 mars 2000

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au Ministre des Finances

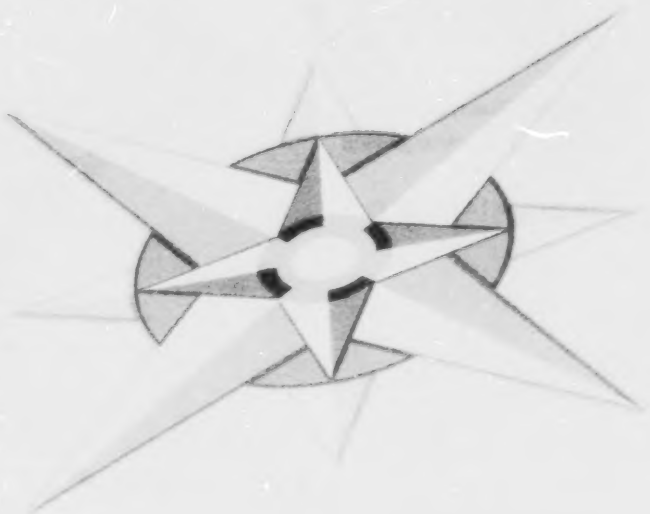
J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 2000 et les états des résultats et déficit ainsi que des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 mars 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus. Conformément aux exigences de la *Loi sur le Vérificateur général* (L.R.Q., chapitre V-5.01), je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Le vérificateur général du Québec,
Guy Breton, FCA

Québec, le 26 juin 2000



M121

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

micromedia
a division of IHS Canada

20 Victoria Street
Toronto, Ontario M5C 2N8
Tel.: (416) 362-5211
Toll Free: 1-800-387-2689
Fax: (416) 362-6161
Email: info@micromedia.on.ca

Société des traversiers du Québec

■ RÉSULTATS ET DÉFICIT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2000

	2000	1999
DÉPENSES		
Frais d'exploitation (note 3)	31 000 737 $	30 967 369 $
Frais d'administration (note 4)	3 393 821	3 256 613
Amortissement des immobilisations	11 508 227	12 554 848
Réduction de valeur des immobilisations	702 837	-
Frais financiers	5 664 695	6 045 816
	52 270 317	52 824 646
REVENUS		
Transport des véhicules	7 263 321	7 073 926
Transport des passagers	5 398 487	4 917 497
Autres (note 5)	418 649	446 122
	13 080 457	12 437 545
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	39 189 860	40 387 101
PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES (note 6)	39 919 740	38 950 338
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	729 880	(1 436 763)
DÉFICIT AU DÉBUT	9 821 990	8 385 227
DÉFICIT À LA FIN	9 092 110 $	9 821 990 $

Société des traversiers du Québec

■ RÉSULTATS ET DÉFICIT DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2000

	2000	1999
DÉPENSES		
Frais d'exploitation (note 3)	31 000 737 $	30 967 369 $
Frais d'administration (note 4)	3 393 821	3 256 613
Amortissement des immobilisations	11 508 227	12 554 848
Réduction de valeur des immobilisations	702 837	-
Frais financiers	5 664 695	6 045 816
	52 270 317	52 824 646
REVENUS		
Transport des véhicules	7 263 321	7 073 926
Transport des passagers	5 398 487	4 917 497
Autres (note 5)	418 649	446 122
	13 080 457	12 437 545
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES	39 189 860	40 387 101
PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES (note 6)	39 919 740	38 950 338
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	729 880	(1 436 763)
DÉFICIT AU DÉBUT	9 821 990	8 385 227
DÉFICIT À LA FIN	9 092 110 $	9 821 990 $

Société des traversiers du Québec

BILAN AU 31 MARS 2000

	2000	1999
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	**2 686 654 $**	1 242 317 $
Dépôt à terme, taux de 5,05 %	**24 464**	-
Débiteurs (note 7)	**2 752 735**	1 887 706
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	**1 062 375**	1 103 998
	6 526 228	4 234 021
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	**18 066 919**	12 880 739
Immobilisations (note 9)	**74 190 962**	85 454 612
	98 784 109 $	102 569 372 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	**4 587 848 $**	4 433 379 $
Versements sur la dette à long terme (note 10)	**4 667 369**	4 262 327
	9 255 217	8 695 706
Loyers perçus d'avance	**174 000**	180 000
Dette à long terme (note 10)	**89 730 734**	94 398 103
Participations gouvernementales reportées (note 11)	**7 216 268**	7 617 553
	106 376 219	110 891 362
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)		
Capital-actions (note 12)	**1 500 000**	1 500 000
Déficit	**(9 092 110)**	(9 821 990)
	(7 592 110)	(8 321 990)
	98 784 109 $	102 569 372 $

ENGAGEMENTS (note 13)
ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN (note 18)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Liguori Hinse

Yvan Desgagnés

Société des traversiers du Québec

FLUX DE TRÉSORERIE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2000

	2000	1999
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net (perte nette)	**729 880 $**	(1 436 763) $
Ajustements pour :		
Amortissement des immobilisations	**11 508 227**	12 554 848
Réduction de valeur des immobilisations	**702 837**	-
Augmentation de la participation gouvernementale recouvrable	**(5 144 556)**	(6 618 714)
Virement de participations gouvernementales reportées	**(1 513 292)**	(727 619)
Perte (profit) sur vente d'actifs	**80 771**	(44 310)
Diminution des loyers perçus d'avance	**(6 000)**	-
	6 357 867	3 727 442
Variation de certains éléments d'actif et de passif à court terme hors espèces et quasi-espèces :		
Débiteurs	**(665 029)**	(593 254)
Créditeurs et frais courus	**157 030**	373 800
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	**5 849 868**	3 507 988
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	**(1 031 264)**	(2 024 056)
Produit de la vente d'actifs	**517**	440 850
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	**(1 030 747)**	(1 583 206)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Participation gouvernementale aux immobilisations	**912 007**	433 265
Loyers perçus d'avance	**-**	180 000
Remboursement de la dette à long terme	**(4 [illegible] 327)**	(3 893 464)
Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement	**(3 350 320)**	(3 280 199)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES	**1 468 801**	(1 355 417)
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES AU DÉBUT	**1 242 317**	2 597 734
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES À LA FIN (note 14)	**2 711 118 $**	1 242 317 $

Société des traversiers du Québec

■ BILAN AU 31 MARS 2000

	2000	1999
ACTIF		
À court terme		
Encaisse	**2 686 654 $**	1 242 317 $
Dépôt à terme, taux de 5,05 %	**24 464**	-
Débiteurs (note 7)	**2 752 735**	1 887 706
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	**1 062 375**	1 103 998
	6 526 228	4 234 021
Participation gouvernementale recouvrable (note 8)	**18 066 919**	12 880 739
Immobilisations (note 9)	**74 190 962**	85 454 612
	98 784 109 $	102 569 372 $
PASSIF		
À court terme		
Créditeurs et frais courus	**4 587 848 $**	4 433 379 $
Versements sur la dette à long terme (note 10)	**4 667 369**	4 262 327
	9 255 217	8 695 706
Loyers perçus d'avance	**174 000**	180 000
Dette à long terme (note 10)	**89 730 734**	94 398 103
Participations gouvernementales reportées (note 11)	**7 216 268**	7 617 553
	106 376 219	110 891 362
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE (DÉFICITAIRE)		
Capital-actions (note 12)	**1 500 000**	1 500 000
Déficit	**(9 092 110)**	(9 821 990)
	(7 592 110)	(8 321 990)
	98 784 109 $	102 569 372 $

ENGAGEMENTS (note 13)
ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DU BILAN (note 18)

POUR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Liguori Hinse

Yvan Desgagnés

Société des traversiers du Québec

■ FLUX DE TRÉSORERIE DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2000

	2000	1999
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
Bénéfice net (perte nette)	**729 880 $**	(1 436 763) $
Ajustements pour :		
Amortissement des immobilisations	**11 508 227**	12 554 848
Réduction de valeur des immobilisations	**702 837**	-
Augmentation de la participation gouvernementale recouvrable	**(5 144 556)**	(6 618 714)
Virement de participations gouvernementales reportées	**(1 513 292)**	(727 619)
Perte (profit) sur vente d'actifs	**80 771**	(44 310)
Diminution des loyers perçus d'avance	**(6 000)**	-
	6 357 867	3 727 442
Variation de certains éléments d'actif et de passif à court terme hors espèces et quasi-espèces :		
Débiteurs	**(665 029)**	(593 254)
Créditeurs et frais courus	**157 030**	373 800
Flux de trésorerie provenant des activités d'exploitation	**5 849 868**	3 507 988
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
Acquisitions d'immobilisations	**(1 031 264)**	(2 024 056)
Produit de la vente d'actifs	**517**	440 850
Flux de trésorerie utilisés pour les activités d'investissement	**(1 030 747)**	(1 583 206)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
Participation gouvernementale aux immobilisations	**912 097**	433 265
Loyers perçus d'avance	**-**	180 000
Remboursement de la dette à long terme	**(4 262 327)**	(3 893 464)
Flux de trésorerie utilisés pour les activités de financement	**(3 350 320)**	(3 280 199)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES	**1 468 801**	(1 355 417)
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES AU DÉBUT	**1 242 317**	2 597 734
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES À LA FIN (note 14)	**2 711 118 $**	1 242 317 $

Société des traversiers du Québec

NOTES COMPLÉMENTAIRES
31 MARS 2000

1. CONSTITUTION ET OBJET

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale (L.R.Q., chapitre S-14) dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale, ou déterminée à la suite d'une évaluation technique, a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût d'acquisition, lequel comprend les intérêts encourus durant les travaux de construction ou de rénovation.

Les immobilisations sont amorties selon les méthodes et les taux suivants :

	Méthode	Taux
Quais	Solde dégressif	5 %
Bâtiments	Solde dégressif	10 %
Navires	Solde dégressif	15 %
Ameublement et équipement	Solde dégressif	20 %
Matériel roulant	Solde dégressif	30 %
Améliorations locatives	Linéaire	Durée du bail
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	En fonction du remboursement du principal des obligations correspondantes	-

Participation gouvernementale recouvrable

La participation gouvernementale recouvrable correspond à l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêts encourues sur des emprunts du Fonds de financement afférents à l'acquisition d'immobilisations et de l'amortissement cumulé sur ces immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement du Québec reçues pour permettre les versements sur ces emprunts.

Participations gouvernementales reportées

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation et les subventions pour l'acquisition d'immobilisations sont comptabilisées comme participations gouvernementales reportées et sont virées aux résultats selon les mêmes méthodes et taux d'amortissement que les immobilisations en cause.

3. FRAIS D'EXPLOITATION

	2000	1999
Traitements et avantages sociaux	16 314 364 $	15 946 424 $
Contrats d'opération	1 760 288	1 688 566
Carburant	3 047 551	2 347 767
Entretien et réparation - navires	4 640 214	5 202 073
Entretien et réparation - quais	1 424 647	2 413 479
Entretien et réparation - bâtiments	437 089	344 473
Taxes foncières et scolaires	765 847	716 532
Assurances	1 260 456	1 089 233
Autres	1 942 838	2 007 261
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	(592 557)	(788 439)
	31 000 737 $	30 967 369 $

4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	2000	1999
Traitements et avantages sociaux	2 605 671 $	2 455 149 $
Formation du personnel	112 432	119 265
Papeterie et impression	64 858	52 994
Honoraires professionnels	209 608	201 476
Autres	401 252	427 729
	3 393 821 $	3 256 613 $

5. AUTRES REVENUS

	2000	1999
Intérêts sur dépôts bancaires	155 705 $	100 382 $
Intérêts sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	11 438	15 455
Dividendes	-	13 200
Stationnement et divers	71 851	52 125
Distributeurs automatiques et concession alimentaire	183 667	174 719
Affichage publicitaire	56 691	45 931
Location de navires	20 070	-
Profit (perte) sur vente d'actifs	(80 771)	44 310
	418 649 $	446 122 $

Société des traversiers du Québec

NOTES COMPLÉMENTAIRES 31 MARS 2000

1. CONSTITUTION ET OBJET

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale (L.R.Q., chapitre S-14) dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale, ou déterminée à la suite d'une évaluation technique, a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût d'acquisition, lequel comprend les intérêts encourus durant les travaux de construction ou de rénovation.

Les immobilisations sont amorties selon les méthodes et les taux suivants :

	Méthode	Taux
Quais	Solde dégressif	5 %
Bâtiments	Solde dégressif	10 %
Navires	Solde dégressif	15 %
Ameublement et équipement	Solde dégressif	20 %
Matériel roulant	Solde dégressif	30 %
Améliorations locatives	Linéaire	Durée du bail
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	En fonction du remboursement du principal des obligations correspondantes	-

Participation gouvernementale recouvrable

La participation gouvernementale recouvrable correspond à l'écart entre, d'une part, la somme des dépenses d'intérêts encourues sur des emprunts du Fonds de financement afférents à l'acquisition d'immobilisations et de l'amortissement cumulé sur ces immobilisations et, d'autre part, les subventions du gouvernement du Québec reçues pour permettre les versements sur ces emprunts.

Participations gouvernementales reportées

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation et les subventions pour l'acquisition d'immobilisations sont comptabilisées comme participations gouvernementales reportées et sont virées aux résultats selon les mêmes méthodes et taux d'amortissement que les immobilisations en cause.

3. FRAIS D'EXPLOITATION

	2000	1999
Traitements et avantages sociaux	**16 314 364 $**	15 946 424 $
Contrats d'opération	**1 760 288**	1 688 566
Carburant	**3 047 551**	2 347 767
Entretien et réparation - navires	**4 640 214**	5 202 073
Entretien et réparation - quais	**1 424 647**	2 413 479
Entretien et réparation - bâtiments	**437 089**	344 473
Taxes foncières et scolaires	**765 847**	716 532
Assurances	**1 260 456**	1 089 233
Autres	**1 942 838**	2 007 261
Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	**(592 557)**	(788 439)
	31 000 737 $	30 967 369 $

4. FRAIS D'ADMINISTRATION

	2000	1999
Traitements et avantages sociaux	**2 605 671 $**	2 455 149 $
Formation du personnel	**112 432**	119 265
Papeterie et impression	**64 858**	52 994
Honoraires professionnels	**209 608**	201 476
Autres	**401 252**	427 729
	3 393 821 $	3 256 613 $

5. AUTRES REVENUS

	2000	1999
Intérêts sur dépôts bancaires	**155 705 $**	100 382 $
Intérêts sur l'ajustement de la cotisation de la Commission de la santé et de la sécurité du travail	**11 438**	15 455
Dividendes	**-**	13 200
Stationnement et divers	**71 851**	52 125
Distributeurs automatiques et concession alimentaire	**183 667**	174 719
Affichage publicitaire	**56 691**	45 931
Location de navires	**20 070**	-
Profit (perte) sur vente d'actifs	**(80 771)**	44 310
	418 649 $	446 122 $

6. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	2000	1999
Subventions du gouvernement du Québec	38 406 448 $	38 222 719 $
Virement de participations gouvernementales reportées (note 11)	1 513 292	727 619
	39 919 740 $	38 950 338 $

7. DÉBITEURS

	2000	1999
Secteur du transport	290 510 $	208 152 $
Secteur gouvernemental	63 146	27 653
Subvention à recevoir du ministère des Transports	1 320 100	750 000
Réclamations d'accident à recevoir	994 862	835 000
Autres	84 117	66 901
	2 752 735 $	1 887 706 $

8. PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE RECOUVRABLE

Le gouvernement s'est engagé à verser à la Société les sommes nécessaires pour qu'elle soit en mesure de s'acquitter de ses obligations sur des emprunts du Fonds de financement servant à financer l'acquisition d'immobilisations, après s'être assuré que la Société n'est pas en mesure de le faire.

La participation recouvrable s'établit comme suit :

	2000	1999
Solde au début	13 984 737 $	7 366 023 $
Amortissement des immobilisations	7 432 033	8 738 488
Intérêts encourus sur les emprunts	4 697 288	4 864 990
	26 114 058	20 969 501
Participations gouvernementales reçues	(6 984 764)	(6 984 764)
Solde à la fin	19 129 294 $	13 984 737 $

Ce solde se rapporte aux éléments suivants du bilan :

Emprunts du Fonds de financement (note 10)	60 728 927 $	62 974 780 $
Coût non amorti des immobilisations financées à long terme (note 9)	(42 662 008)	(50 094 041)
	18 066 919	12 880 739
Intérêts courus sur ces emprunts	1 062 375	1 103 998
	19 129 294 $	13 984 737 $

9. IMMOBILISATIONS

	2000					1999
	FINANCÉES À LONG TERME (note 8)	ACQUISES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	ACQUISES PAR DONATION (note 11)	AUTRES	TOTAL	TOTAL
	$	$	$	$	$	$
COÛT						
Terrains	-	-	63 794	18 145	81 939	81 939
Quais	932 712	23 108 643	3 846 174	74 622	27 962 151	27 911 429
Bâtiments	-	1 707 067	5 229 969	603 233	7 540 269	6 812 045
Navires	66 160 640	-	33 874 738	902 671	100 938 049	100 938 049
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	-	-	-	25 957 545	25 957 545	25 957 545
Ameublement et équipement	-	-	10 129	1 535 249	1 545 378	1 481 192
Matériel roulant	-	-	-	91 346	91 346	91 346
Améliorations locatives	-	-	215 930	637 793	853 723	853 723
	67 093 352	24 815 710	43 240 734	29 820 604	164 970 400	164 127 268
AMORTISSEMENT CUMULÉ						
Quais	153 020	6 971 014	2 816 453	49 001	9 989 488	9 046 229
Bâtiments	-	890 586	1 900 947	360 606	3 152 139	2 793 799
Navires	24 278 324	-	32 043 830 *	866 800 *	57 188 954	48 641 659
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	-	-	-	18 [illegible] 178	18 732 178	16 625 341
Ameublement et équipement	-	-	2 026	926 247	928 [illegible]	818 876
Matériel roulant	-	-	-	77 [illegible]	77 392	71 412
Améliorations locatives	-	-	172 736	538 278	711 014	675 340
	24 431 344	7 861 600	36 935 992	21 550 502	90 779 438	78 672 656
VALEUR NETTE	42 662 008	16 954 110	6 304 742	8 270 102	74 190 962	85 454 612

* Ces montants incluent une réduction de valeur de 702 837 $ comptabilisée au cours de l'exercice.

6. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES

	2000	1999
Subventions du gouvernement du Québec	**38 406 448 $**	38 222 719 $
Virement de participations gouvernementales reportées (note 11)	**1 513 292**	727 619
	39 919 740 $	38 950 338 $

7. DÉBITEURS

	2000	1999
Secteur du transport	**290 510 $**	208 152 $
Secteur gouvernemental	**63 146**	27 653
Subvention à recevoir du ministère des Transports	**1 320 100**	750 000
Réclamations d'accident à recevoir	**994 862**	835 000
Autres	**84 117**	66 901
	2 752 735 $	1 887 706 $

8. PARTICIPATION GOUVERNEMENTALE RECOUVRABLE

Le gouvernement s'est engagé à verser à la Société les sommes nécessaires pour qu'elle soit en mesure de s'acquitter de ses obligations sur des emprunts du Fonds de financement servant à financer l'acquisition d'immobilisations, après s'être assuré que la Société n'est pas en mesure de le faire.

La participation recouvrable s'établit comme suit :

	2000	1999
Solde au début	**13 984 737 $**	7 366 023 $
Amortissement des immobilisations	**7 432 033**	8 738 488
Intérêts encourus sur les emprunts	**4 697 288**	4 864 990
	26 114 058	20 969 501
Participations gouvernementales reçues	**(6 984 764)**	(6 984 764)
Solde à la fin	**19 129 294 $**	13 984 737 $

Ce solde se rapporte aux éléments suivants du bilan :

Emprunts du Fonds de financement (note 10)	**60 728 927 $**	62 974 780 $
Coût non amorti des immobilisations financées à long terme (note 9)	**(42 662 008)**	(50 094 041)
	18 066 919	12 880 739
Intérêts courus sur ces emprunts	**1 062 375**	1 103 998
	19 129 294 $	13 984 737 $

9. IMMOBILISATIONS

	2000					1999
	FINANCÉES À LONG TERME (note 8)	ACQUISES DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC	ACQUISES PAR DONATION (note 11)	AUTRES	TOTAL	TOTAL
	$	$	$	$	$	$
COÛT						
Terrains	-	-	63 794	18 145	81 939	81 939
Quais	932 712	23 108 643	3 846 174	74 622	27 962 151	27 911 429
Bâtiments	-	1 707 067	5 229 969	603 233	7 540 269	6 812 045
Navires	66 160 640	-	33 874 738	902 671	100 938 049	100 938 049
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	-	-	-	25 957 545	25 957 545	25 957 545
Ameublement et équipement	-	-	10 129	1 535 249	1 545 378	1 481 192
Matériel roulant	-	-	-	91 346	91 346	91 346
Améliorations locatives	-	-	215 930	637 793	853 723	853 723
	67 093 352	24 815 710	43 240 734	29 820 604	164 970 400	164 127 268
AMORTISSEMENT CUMULÉ						
Quais	153 020	6 971 014	2 816 453	49 001	9 989 488	9 046 229
Bâtiments	-	890 586	1 900 947	360 606	3 152 139	2 793 799
Navires	24 278 324	-	32 043 830 *	866 800 *	57 188 954	48 641 659
Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	-	-	-	18 732 178	18 732 178	16 625 341
Ameublement et équipement	-	-	2 026	926 247	928 273	818 876
Matériel roulant	-	-	-	77 392	77 392	71 412
Améliorations locatives	-	-	172 736	538 278	711 014	675 340
	24 431 344	7 861 600	36 935 992	21 550 502	90 779 438	78 672 656
VALEUR NETTE	42 662 008	16 954 110	6 304 742	8 270 102	74 190 962	85 454 612

* Ces montants incluent une réduction de valeur de 702 837 $ comptabilisée au cours de l'exercice.

10. DETTE À LONG TERME

	2000	1999
Dû au gouvernement du Québec payable sur demande, sans intérêt et selon des modalités qui seront convenues entre le ministre des Finances et la Société en vertu d'une entente relative à la cession, par le gouvernement du Québec à la Société, de bâtiments et de quais	**25 551 410 $**	25 551 410 $
Emprunts du Fonds de financement, 8,49 %, remboursables par des versements semestriels de 1 766 415 $ échéant en juin 2011	**25 600 238**	26 882 394
Emprunt du Fonds de financement, 6,96 %, remboursable par des versements semestriels de 1 725 967 $ échéant en janvier 2018	**35 128 689**	36 092 386
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux de 10,6 % et 10,8 %, échéant en 2001	**8 117 766**	10 134 240
	94 398 103	98 660 430
Versements échéant en deçà d'un an	**4 667 369**	4 262 327
	89 730 734 $	94 398 103 $

Les versements en capital à effectuer sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

2001	2 423 592 $
2002	2 615 532
2003	2 822 819
2004	3 046 690
2005	3 288 486

Les paiements minimums exigibles sur les obligations découlant de contrats de location-acquisition s'établissent comme suit :

Paiements minimums exigibles en 2001	8 948 233
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	830 467
	8 117 766 $

11. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	2000	1999
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	**7 439 256 $**	7 159 002 $
Participation de l'exercice	**1 112 007**	983 265
	8 551 263	8 142 267
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	**(1 490 065)**	(703 011)
Solde à la fin	**7 061 198**	7 439 256
b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	**178 297**	202 905
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	**(23 227)**	(24 608)
Solde à la fin	**155 070**	178 297
	7 216 268 $	7 617 553 $

Ce solde se rapporte aux éléments suivants :

Terrains	**63 794 $**	63 794 $
Quais	**1 029 722**	1 030 526
Bâtiments	**3 329 022**	2 774 176
Navires	**1 830 907**	2 979 789
Ameublement et équipement	**8 103**	84
Améliorations locatives	**43 194**	53 990
	6 304 742	6 902 359
Solde non dépensé de la subvention à l'acquisition d'immobilisations	**911 526**	715 194
	7 216 268 $	7 617 553 $

10. DETTE À LONG TERME

	2000	1999
Dû au gouvernement du Québec payable sur demande, sans intérêt et selon des modalités qui seront convenues entre le ministre des Finances et la Société en vertu d'une entente relative à la cession, par le gouvernement du Québec à la Société, de bâtiments et de quais	**25 551 410 $**	25 551 410 $
Emprunts du Fonds de financement, 8,49 %, remboursables par des versements semestriels de 1 766 415 $ échéant en juin 2011	**25 600 238**	26 882 394
Emprunt du Fonds de financement, 6,96 %, remboursable par des versements semestriels de 1 725 967 $ échéant en janvier 2018	**35 128 689**	36 092 386
Obligations découlant de contrats de location-acquisition, à des taux de 10,6 % et 10,8 %, échéant en 2001	**8 117 766**	10 134 240
	94 398 103	98 660 430
Versements échéant en deçà d'un an	**4 667 369**	4 262 327
	89 730 734 $	94 398 103 $

Les versements en capital à effectuer sur les emprunts au cours des cinq prochains exercices s'établissent comme suit :

2001	2 423 592 $
2002	2 615 532
2003	2 822 819
2004	3 046 690
2005	3 288 486

Les paiements minimums exigibles sur les obligations découlant de contrats de location-acquisition s'établissent comme suit :

Paiements minimums exigibles en 2001	8 948 233
Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimums exigibles	830 467
	8 117 766 $

11. PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES REPORTÉES

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations :

	2000	1999
a) Gouvernement du Québec		
Solde au début	**7 439 256 $**	7 159 002 $
Participation de l'exercice	**1 112 007**	983 265
	8 551 263	8 142 267
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	**(1 490 065)**	(703 011)
Solde à la fin	**7 061 198**	7 439 256
b) Gouvernement du Canada		
Solde au début	**178 297**	202 905
Virement aux résultats d'un montant équivalent à l'amortissement des immobilisations subventionnées ou acquises par donation	**(23 227)**	(24 608)
Solde à la fin	**155 070**	178 297
	7 216 268 $	7 617 553 $
Ce solde se rapporte aux éléments suivants :		
Terrains	**63 794 $**	63 794 $
Quais	**1 029 722**	1 030 526
Bâtiments	**3 329 022**	2 774 176
Navires	**1 830 907**	2 979 789
Ameublement et équipement	**8 103**	84
Améliorations locatives	**43 194**	53 990
	6 304 742	6 902 359
Solde non dépensé de la subvention à l'acquisition d'immobilisations	**911 526**	715 194
	7 216 268 $	7 617 553 $

12. CAPITAL-ACTIONS

	2000	1999
Autorisé :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune		
Émis et payé :		
15 000 actions	**1 500 000 $**	1 500 000 $

13. ENGAGEMENTS

- La Société a signé des baux à long terme échéant en 2004 pour des locaux à la gare de Lévis et au port de Québec. Le bail pour la gare de Lévis comporte une première option de renouvellement de quinze ans et une option additionnelle de quatorze ans.

  En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes visant à maintenir des services de traversiers, la Société s'est engagée à leur verser une rémunération annuelle afin de payer certaines allocations et de combler leur déficit budgétaire.

  Pour l'exercice terminé le 31 mars 2000, la dépense de loyer pour les locaux s'élève à 55 444 $ et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 760 288 $.

  Au 31 mars 2000 les engagements de la Société s'établissent comme suit :

	Baux	Ententes de services *
2000	55 500 $	1 861 183 $
2001	55 500	558 594
2002	55 500	570 456
2003	55 500	582 675
2004	29 000	149 000
	251 000 $	3 721 908 $

* Basées sur une estimation de coûts prévus aux contrats et des déficits budgétaires des transporteurs.

- Le 28 mars 2000, le gouvernement du Québec a autorisé le versement d'une subvention de 950 000 $ à la Société pour qu'elle procède au prolongement du quai de Tadoussac. Des honoraires professionnels de 50 723 $ ont été capitalisés au 31 mars 2000.

14. FLUX DE TRÉSORERIE

	2000	1999
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES		
Encaisse	**2 686 654 $**	1 242 317 $
Dépôt à terme	**24 464**	-
	2 711 118 $	1 242 317 $

Les intérêts payés au cours de l'exercice s'élèvent à 5 796 681 $ (1999 : 6 165 544 $).

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà exposées dans les états financiers et comptabilisées à la valeur d'échange, la Société est apparentée à tous les ministères et fonds spéciaux ainsi qu'à tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. La Société n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas exposées distinctement dans les états financiers.

16. RÉGIMES DE RETRAITE

- **Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)**

  La majorité des membres du personnel de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics. Ce régime est à prestations déterminées et comporte des garanties à la retraite et au décès.

  Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 385 046 $ (1999 : 402 174 $). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

- **Autres régimes**

  Les autres employés et employées participent à deux régimes de retraite inter entreprises et la responsabilité de la Société se limite aux cotisations pour services courants à titre d'employeur. Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 223 772 $ (1999 : 223 319 $).

17. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les valeurs comptables des actifs et des passifs financiers à court terme constituent une estimation raisonnable de leur juste valeur en raison de l'échéance rapprochée de ces instruments.

La juste valeur des dettes à long terme ne peut être estimée avec suffisamment de fiabilité compte tenu de l'absence de marché pour ce type de dette.

Au 31 mars 1999 et au 31 mars 2000, la Société avait des lignes de crédit bancaire à court terme totalisant 10 000 000 $ sur lesquelles elle n'avait prélevé aucun montant. Ces lignes de crédit sont des facilités de crédit à terme d'exploitation autorisées jusqu'au 31 juillet 2002 qui portent intérêt au taux préférentiel et ne sont pas garanties par des actifs déterminés de la Société.

18. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR A LA DATE DU BILAN

Le gouvernement du Québec a conclu une entente avec le gouvernement du Canada pour le transfert, effectif le 19 juin 2000, de dix terminaux fédéraux de traversiers considérés comme stratégiques pour le Québec. La gestion de ces infrastructures sera confiée à la Société. Les dépenses, et conséquemment la subvention de fonctionnement du gouvernement du Québec à la Société, augmenteront des sommes nécessaires pour assurer leur opération et entretien, soit environ 2 M$ annuellement.

12. CAPITAL-ACTIONS

	2000	1999
Autorisé :		
100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune		
Émis et payé :		
15 000 actions	**1 500 000 $**	1 500 000 $

13. ENGAGEMENTS

- La Société a signé des baux à long terme échéant en 2004 pour des locaux à la gare de Lévis et au port de Québec. Le bail pour la gare de Lévis comporte une première option de renouvellement de quinze ans et une option additionnelle de quatorze ans.

  En vertu d'ententes de services avec trois transporteurs maritimes visant à maintenir des services de traversiers, la Société s'est engagée à leur verser une rémunération annuelle afin de payer certaines allocations et de combler leur déficit budgétaire.

  Pour l'exercice terminé le 31 mars 2000, la dépense de loyer pour les locaux s'élève à 55 444 $ et la rémunération versée aux transporteurs totalise 1 760 288 $.

  Au 31 mars 2000 les engagements de la Société s'établissent comme suit :

	Baux	Ententes de services *
2000	55 500 $	1 861 183 $
2001	55 500	558 594
2002	55 500	570 456
2003	55 500	582 675
2004	29 000	149 000
	251 000 $	3 721 908 $

* Basées sur une estimation de coûts prévus aux contrats et des déficits budgétaires des transporteurs.

- Le 28 mars 2000, le gouvernement du Québec a autorisé le versement d'une subvention de 950 000 $ à la Société pour qu'elle procède au prolongement du quai de Tadoussac. Des honoraires professionnels de 50 723 $ ont été capitalisés au 31 mars 2000.

14. FLUX DE TRÉSORERIE

	2000	1999
ESPÈCES ET QUASI-ESPÈCES		
Encaisse	**2 686 654 $**	1 242 317 $
Dépôt à terme	**24 464**	-
	2 711 118 $	1 242 317 $

Les intérêts payés au cours de l'exercice s'élèvent à 5 796 681 $ (1999 : 6 165 544 $).

15. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

En plus des opérations entre apparentés déjà exposées dans les états financiers et comptabilisées à la valeur d'échange, la Société est apparentée à tous les ministères et fonds spéciaux ainsi qu'à tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis, soit à un contrôle conjoint, soit à une influence notable commune de la part du gouvernement du Québec. La Société n'a conclu aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas exposées distinctement dans les états financiers.

16. RÉGIMES DE RETRAITE

- **Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP)**

  La majorité des membres du personnel de la Société participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics. Ce régime est à prestations déterminées et comporte des garanties à la retraite et au décès.

  Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 385 046 $ (1999 : 402 174 $). Les obligations de la Société envers ce régime gouvernemental se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

- **Autres régimes**

  Les autres employés et employées participent à deux régimes de retraite inter entreprises et la responsabilité de la Société se limite aux cotisations pour services courants à titre d'employeur. Les cotisations de la Société imputées aux résultats de l'exercice s'élèvent à 223 772 $ (1999 : 223 319 $).

17. INSTRUMENTS FINANCIERS

Les valeurs comptables des actifs et des passifs financiers à court terme constituent une estimation raisonnable de leur juste valeur en raison de l'échéance rapprochée de ces instruments.

La juste valeur des dettes à long terme ne peut être estimée avec suffisamment de fiabilité compte tenu de l'absence de marché pour ce type de dette.

Au 31 mars 1999 et au 31 mars 2000, la Société avait des lignes de crédit bancaire à court terme totalisant 10 000 000 $ sur lesquelles elle n'avait prélevé aucun montant. Ces lignes de crédit sont des facilités de crédit à terme d'exploitation autorisées jusqu'au 31 juillet 2002 qui portent intérêt au taux préférentiel et ne sont pas garanties par des actifs déterminés de la Société.

18. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR A LA DATE DU BILAN

Le gouvernement du Québec a conclu une entente avec le gouvernement du Canada pour le transfert, effectif le 19 juin 2000, de dix terminaux fédéraux de traversiers considérés comme stratégiques pour le Québec. La gestion de ces infrastructures sera confiée à la Société. Les dépenses, et conséquemment la subvention de fonctionnement du gouvernement du Québec à la Société, augmenteront des sommes nécessaires pour assurer leur opération et entretien, soit environ 2 M$ annuellement.